JAK POKONAĆ LETNIE UPAŁY? (patrz str. 4)

Nr 10

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 15—30 czerwca 1949 CENA 25 ZŁ

W NUMERZE:

POLSKIE KONSTRUKCJE AMATORSKIE
WYRÓWNYWACZ
SPORT MOTOROWY W ZSRR

POGLĄDOWA LEKCJA JAZDY

Mecz żużlowy Szwecja – Polska 105:49

W niedzielę 12.VI.49 r. na torze RKS „Skra" w Warszawie, odbył się mecz żużlowy pomiędzy reprezentacjami Szwecji i Polski.

Mecz zgromadził na niewykończonym jeszcze całkowicie stadionie prawie 30-tysięczny tłum entuzjastów sportu motorowego, który bez przerwy, we wszystkich 16 biegach, dopingował polskich jeźdźców.

Niestety, mimo wielkiej ambicji i brawurowej jazdy Polaków, lepsi technicznie żużlowcy szwedzcy mecz zasłużenie wygrali w stosunku 105:49.

W każdym biegu widać było wyraźnie wysoką przewagę techniczną rutynowanych zawodników szwedzkich.

Tylko w kilku biegach Polacy nawiązali równorzędną walkę, a w biegu 14-tym Smoczyk prowadząc od startu do mety bieg wygrał.

Ponieważ oba zespoły dzieliła znaczna różnica klasy, mecz był mniej emocjonujący od zeszłorocznego spotkania z Czechosłowacją.

Aby wyrównać różnicę jak dzieli naszą reprezentację od drużyny szwedzkiej, nasi czołowi żużlowcy muszą włożyć jeszcze dużo pracy nad stylem i techniką jazdy.

Co do rutyny, którą widać było u każdego z przeciwników, to można ją nabrać tylko przez częste spotkania z dobrymi drużynami.

Niedzielny mecz wykazał, że jedno zwycięstwo nad drużyną czeską w roku ubiegłym to nie wszystko. Jeszcze daleko nam do poziomu, jaki reprezentują żużlowcy szwedzcy, do poziomu światowej ekstra-klasy.

Szczegółowe sprawozdanie zamieszczamy na str 12.



Czołowi żużlowcy szwedzkiej drużyny na chwilę przed rozpoczęciem meczu. Stoją (od lewej): kierownik zespołu Uno Duzäll oraz zawodnicy Thorg H. Larsson, Fritz Lövqvist, Helge Brinkeback, Stig Pramberg i Rune Larsson.

Z OSTATNIEJ CHWILI

Polacy startują w PARDUBICACH

W niedzielę 19 bm. odbyły się w Pardubicach (CSR) wielkie międzynarodowe wyścigi żużlowe. Polskę reprezentowali trzej zawodnicy: Smoczyk Maciejewski i Siekalski. Z chwilą oddawania numeru do druku nie otrzymaliśmy jeszcze wyników to też dokładny opis wyścigu podamy w następnym numerze „ZK".

NORMY ZUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH

Jak się dowiadujemy, Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji opracował „Normy zużycia materiałów pędnych", które zapewne w tym miesiącu wejdą w życie jako obowiązujące.

Wiadomość ta jest specjalnie interesująca dla wszystkich kierowców mających nieraz dużo kłopotu przy obliczaniu zaoszczędzonego paliwa w stosunku do obowiązujących norm. Mówiąc o normach obowiązujących mamy na myśli „Tymczasowe normy zużycia materiałów pędnych", wydane przez Min. Komunikacji w roku ubiegłym. Nie były one kompletne, dlatego nie zawsze mogły spełnić zadania, dla których były przeznaczone. Z tym większą radością powitamy nowe normy, tym bardziej, że podają one zużycie paliwa dla wszystkich wozów typowych i w bardzo dużym zakresie dla najwięcej używanych jeszcze wozów nietypowych.

SZTAFETY MOTOCYKLOWE

przybyły do Warszawy

Sztafety motocyklowe dziewięciu zrzeszeń sportowych . Związków Zawodowych przybyły w rzecim dniu Kongresu do Warszawy.

Złożyły one Prezydium Kongresu meldunki o pracy oraz pozdrowienia z całej trasy.

W imieniu wszystkich sportowców Ob. Wasiak złożył następujący meldunek:

„Sztafety Związkowych Zrzeszeń Sportowych z całego kraju niosą Wam gorące pozdrowienia. Meldujemy że tak jak widzicie nas we współzawodnictwie na bieżniach, boiskach i pływalniach, tak widzieć nas zawsze będziecie w pierwszych szeregach współzawodnictwa pracy.

Będziemy bić rekordy sportowe, pobijemy rekordy pracy. Z hut i warsztatów, kopalń i sztolni wyprowadzimy szeregi związkowców na słońce, powietrze i wodę. Racjonalny wypoczynek da im radość życia i siłę do dalszej pracy dla realizacji Państwowego Planu Gospodarczego, dla odbudowy kraju, dla dobra bytu mas. Upowszechnimy kulturę fizyczną, podniesiemy stan zdrowotny klasy robotniczej.

Pół miliona związkowców i młodzieży stanęło w roku bieżącym do próby na Odznakę Sprawności Fizycznej, która jest dowodem fizycznego przygotowania do pracy. Odznaka Sprawności Fizycznej w klapkach bluz robociarskich, będzie widomym znakiem postępu i wszechstronnego rozwoju człowieka pracy Polski Ludowej.

Przebyliśmy 10.000 km, aby zameldować Wam, Towarzysze, że półmilionowa masa sportowców, związkowców i młodzieży gotowa jest do pracy i obrony naszej Ludowej Ojczyzny, gotowa jest walczyć o pokój i socjalizm".

PRZYJAZD PRZEDSTAWICIELA „ZBROJOVKI"

Współpraca polsko - czechosłowacka na odcinku motoryzacji zacieśnia się coraz bardziej. W myśl umowy zawartej między „Motozbytem", a „Kovo" co do zakupu ciągników „Zetor 25" — przyjechali ostatnio do Polski na miesięczny pobyt dwaj przedstawiciele zakładów „Zbrojovka": inż Skalicky i inż. Czurda. Zadaniem ich jest opracowanie wespół z „Motozbytem" i „TOR-em" zasad, na jakich prowadzone będą składy konsygnacyjne częściz amiennych oraz obsługa gwarancyjna i remontowa czechosłowackich „Zetorów". Delegaci czechosłowaccy ustalili też z „Motozbytem" ostateczne specyfikacje części zamiennych do ciągników „Zetor", jakie mają się znajdować na składzie w Szczypiornie, oraz omówili warunki prowadzenia tego składu konsygnacyjnego.

Goście czescy w towarzystwie przedstawicieli Naczelnej Dyrekcji „Motozbytu" i dyrektora przedstawicielstwa „Kovo" w Polsce, inż. Michaleka, złożyli dalej wizytę w Zarządzie Głównym TOR-u w Łodzi, gdzie odbyła się dłuższa konferencja n.t. wszelkich spraw, związanych z eksploatacją ciągników „Zetor 25" w Polsce. Z kolei zwiedzono skład w Szczypiornie, jak również Zakłady Sprzętu Transportowego i składnicę „Motozbytu" w Kaliszu.

Jest prawdopodobne, że jeden z delegatów „Zbrojovki" pozostanie w Polsce na dłużej celem instruowania warsztatów TOR-u oraz udzielania wszelkich potrzebnych wyjaśnień. Spodziewany jest też wkrótce przyjazd dalszego przedstawiciela „Zbrojovki", który pozostanie w Polsce jako instruktor-specjalista w składzie konsygnacyjnym części zamiennych do ciągników „Zetor".

Motozbyt sprzedaje części zamienne do wozów nietypowych

Składnice „Motozbytu" posiadają pewną ilość różnych części zamiennych do samochodów i motocykli nietypowych. Części te pochodzą z dostaw UNRRA, a choć „Motozbyt" nie dysponuje pełnym ich asortymentem, to jednak obsłużyć może poważną liczbę użytkowników. Chodzi tu o części pojazdów mechanicznych następujących marek:

A.E.C., Albion, Augustin, Autocar, BSA, Commer, Diamond, Dennis, Federal, Guy, Humbert, International, Karrier, Leyland, Norton, Matchless, Morris, Thornycrowd.

Części pojazdów wyliczonych marek można zamawiać zarówno za pośrednictwem Ekspozytur Rejonowych „Motozbytu", znajdujących się w miasta wojewódzkich, jak i sklepów detalicznych jej Centrali. Sprzedaż odbywa się bez żadnych ograniczeń.

W niedalekiej przyszłości w sklepach detalicznych „Motozbytu" zamawiać będzie można wszystkie części zamienne — również wozów typowych.

Cudze chwalicie swego nie znacie

POLSKI MINICAR

Autobąk już na chodzie

Wiele ostatnio czytamy i słyszymy o malutkich samochodzikach tzw. „minicarach". Są to cztero- lub trzykołowe pojazdy zaopatrzone w silniczek motocyklowy i przeznaczone zazwyczaj dla dwuch osób. Najpoważniejszą zaletą „minicarów" jest niski koszt budowy i eksploatacji. Specjalna wystawa takich pojazdów odbyła się w końcu ub. roku w Czechosłowacji (o czym pisaliśmy w Nr. 6 „ZK") obrazując duży dorobek czeskich konstruktorów w tej dziedzinie.

Okazuje się jednak, że i my możemy pochwalić się już własnym minicarem — polskim autobąkiem. Skonstruował go inż. Jakubczyk z Chrzanowa. Pojazd ten zbudowany „domowym sposobem" i skromnymi środkami doskonale służy swemu twórcy i... wzbudza zrozumiałą sensację na drogach.

A oto niektóre dane Autobąka: silnik jednocylindrowy, dwusuwowy pojemności 125 ccm zużywa 3,5 litra mieszanki na 100 km. Moc silnika 4,5 KM. Waga pojazdu 125 kg, długość 2,25 m, szerokość 0,85 m, rozstaw kół 0,68 m. Koszt 150.000 zł.

Przykład godny naśladowania. Czekamy, kto następny wybuduje nowego polskiego Autobąka!

sls.



Dwie osoby wynoszą łatwo Autobąka z mieszkania na ulicę.

NOWA JAWA

Nowością, która bezsprzecznie zelektryzuje miłośników sportu motorowego, jest obecnie znajdujący się w próbach drogowych — prototyp „Jawa-Twin" 500 ccm. Zbudowana zewnętrznie tak jak model 250, oczywiście na wzmocnionej ramie i teleskopach, posiada 2 stojące obok siebie cylindry o pojemności 500 ccm. Rozrząd górny napędzany wałkiem królewskim, zmasowanie obiegowe z osobnego zbiornika. Nie jesteśmy w stanie podać obecnie mocy i obrotów silnika, możemy jednak zapewnić, że w roku przyszłym, motocykle angielskie typu Twin-500, będą miały na raidach międzynarodowych nowego, mocnego konkurenta.

TRANSPORTOWCY NA NOWYM ETAPIE

Wielkie osiągnięcia w dziedzinie rozbudowy motoryzacji polskiej i kultury technicznej narodu, które mimo zniszczeń wojennych i dwudziestoletniego okresu stagnacji naszej techniki podczas rządów sanacyjnych, zdołaliśmy osiągnąć już w pierwszych latach władzy ludowej, wiążą się nierozerwalnie z pracą związkową, z pracą odrodzonego Związku Zawodowego Transportowców.

Obalenie władzy wyzyskiwaczy i obcego kapitału w Polsce dało bowiem nie tylko po raz pierwszy w naszej historii realną możliwość pełnej i szybkiej rozbudowy motoryzacji, lecz stworzyło również warunki dla pracy związkowej. Związek Zawodowy stał się potężnym czynnikiem w szkoleniu i doszkalaniu kadr, opiece nad bytem i rozwojem kulturalnym, stworzeniu światopoglądu kierowcy - demokraty, organizowaniu nowych socjalistycznych metod pracy i socjalistycznego do niej stosunku.

Działalność ta, tak różna od wąskiego zakresu walki ekonomicznej jaką związki zawodowe toczyły do roku 1939 w obronie przed kapitalistycznym wyzyskiem, jest gwarancją szybkiego rozwoju motoryzacji, przystosowanej do potrzeb budującego socjalizm kraju i stałej poprawy bytu jej pracowników

Przełomowym momentem dla wszystkich kierowców i pracowników motoryzacji stał się II, od chwili odzyskania niepodległości, Kongres Związków Zawodowych. Obrady Kongresu w których czynny udział wzięli przedstawiciele polskiej motoryzacji, kierowcy-przodownicy pracy, robotnicy fabryk i zakładów motoryzacyjnych, dały nam w wyniku nową, lepszą, formę organizacyjną, przystosowaną bardziej do wielkich zadań stojących przed związkami zawodowymi w okresie wykonywania planu sześcioletniego i budownictwa socjalizmu w Polsce.

Wykazując dotychczasowe niedociągnięcia i precyzując jasno zadania na następny etap pracy Kongres dał nam w rękę potężną broń do dalszego działania.

Ustawa o związkach zawodowych stwarza nam pełne możliwości zrealizowania hasła rzuconego przez Kongres: „Związki zawodowe szkołą rządzenia, szkołą gospodarowania, szkołą socjalizmu".

Dziś, gdy władza spoczywa w ręku klasy robotniczej, naszym podstawowym zadaniem jest — umieć być współgospodarzem Państwa. Naszym własnym dobrze zrozumianym interesem jest budowanie nowego, lepszego, socjalistycznego ustroju.

Aby zadanie to wypełnić konieczną jest, oprócz wzmożenia wysiłku pracy nad wykonaniem planu sześcioletniego, również wzmożona praca wychowawcza w duchu socjalizmu, którą jako związkowcy musimy przeprowadzić nad sobą i naszymi towarzyszami. Jako działacze związkowi musimy ponadto otoczyć naszych towarzyszy pełną i najwszechstronniejszą opieką, walczyć nadal z wypaczeniem ustawodawstwa socjalnego o doraźną poprawę bytu.

Zapał polskiej klasy robotniczej, zapał kierowców, który pozwolił na zlikwidowanie zniszczeń wojennych i rozbudowę naszego potencjału gospodarczego, rozbudowę motoryzacji, wprawiający w oniemienie kapitalistyczny zachód, wymaga ujęcia go w odpowiednie formy organizacyjne. Udoskonalenia przez wprowadzenie nowych, socjalistycznych metod pracy.

Plan sześcioletni, który zbliży nas ku ustrojowi dobrobytu mas pracujących — ku socjalizmowi wymagać będzie mobilizacji wszystkich sił klasy robotniczej oraz inteligencji pracującej. I tu właśnie tkwią nasze podstawowe zadania związkowców.

— **Musimy się uczyć pracować metodami przodowników pracy** — powiedział na kongresie prezydent Bierut. Słowa te precyzują nasze zadania. Otoczenie opieką i pokierowanie ruchem współzawodnictwa pracy, który szczególnie w motoryzacji jest jeszcze młody a posiada ogromne możliwości rozwojowe staje się podstawowym zadaniem każdego związkowca.

Inicjujmy za przykładem kraju socjalizmu Związku Radzieckiego, ruch kierowców stutysięczników; popierajmy racjonalizatorstwo, wypowiedzmy bezwzględną walkę kierowcom-szkodnikom nie szanującym mienia społecznego, jakim jest samochód. Usprawniajmy przewozy, przez likwidację pustych przebiegów, przez walkę z niewykorzystywaniem ładowności i niepotrzebnymi przestojami. Walczmy w każdej dziedzinie motoryzacji i socjalistyczne podejście do samochodu, do naszej pracy w wielkim dziele rozbudowy polskiej motoryzacji, która jest jedną z podstaw socjalistycznej gospodarki.

W dalszej naszej pracy na nowym etapie oprzyjmy się na historycznych uchwałach i wskazówkach II Kongresu Związków Zawodowych. Wykonanie postawionych na kongresie zadań da nam w wyniku wykonanie planu sześcioletniego, potężną polską motoryzację przyspieszając tym samym nasz marsz do socjalizmu.

Unormowanie gospodarki ogumieniem samochodowym

Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie skupu i regeneracji (protektorowania) używanego ogumienia samochodowego oraz sprzedaży ogumienia naprawionego rozwiązała pomyślnie jedną z naszych bolączek.

W pierwszym rzędzie wprowadzono pojęcie opon „typowych" i „nietypowych". Typowe opony to te, które zazwyczaj są używane na naszych wozach typowych. Mają one następujące wymiary:

500 x 15, 525 x 15, 550 x 15, 550 x 16, 600 x x 16, 650 x 16, 700 x 16, 750 x 16, 900 x x 16, 1050 x 16, 450 x 17, 475 x 17, 550 x x 17, 190 x 20, 210 x 20, 650 x 20, 700 x 20, 725 x 20, 750 x 20, 825 x 20, 900 x 20, 975 x 20, 1000 x 20, 1050 x 20, 1100 x 20, 1200 x 20, 1100 x 22, 1200 x 22, 1100 x 24, 1125 x 24, 32 x 6, 34 x 7, 165 x 400, 300 x x 19, 325 x 19, 350 x 19, 400 x 19.

Opony typowe, jako bardzo wartościowe, nie mogą by tak zużywane, aby się nie nadawały do dalszej naprawy i nałożenia nowego protektora, który wznowi ich zdolność do dalszego przebiegu.

Każda jednostka służbowa zobowiązana jest zaoferować Centrali Odpadków Użytkowych posiadane zużyte ogumienie samochodowe. Za oddaną oponę „typową", jednostka służbowa otrzymuje bony, uprawniające do zakupu w „Motozbycie":

za 1 bon — 1 opony naprawionej „typowej",

za 3 bony — - opony nowej „typowej".

Opony nietypowe (nie objęte powyższym wykazem) winny być zużyte całkowicie, albowiem nie będzie się ich protektorować, przeznaczając je tylko na przetarcie.

Zakłady Sprzętu Transportowego ustaliły następujące warunki techniczne dla odbioru opon przeznaczonych do naprawy względnie protektorowania.

I. Opony do protektorowania.

A. Każdą oponę o mniejszej grubości bieżnika (protektora) niż 6 mm, przy zachowaniu warunków ujętych w punkcie „B" należy zakwalifikować do protektorowania.

B. Opona przeznaczona do protektorowania winna odpowiadać następującym warunkom:

1) Nie powinna posiadać więcej niż 5 przebić gwoździowych i jedno przebicie bieżnika na wylot o długości do 7 cm. Dla opony trakcji wolnobieżnej ciągników i traktorów dopuszczalne są dodatkowo 2 przebicia ścian bocznych o długości do 5 cm.
2) Nie powinna posiadać więcej niż 3 przebicia gwoździowe, 2 przebicia bieżnika na wylot o długości do 4 cm., leżące jednak w odległości od siebie nie mniejszej niż 1/3 obwodu opony. Dla opon trakcji wolnobieżnej ciągników i traktorów, dopuszczalne są dodatkowo 2 przebicia ścian bocznych o długości nie większej niż 4 cm.
3) Opona ze śladami odparzeń nie nadaje się do protektorowania.
4) Uszkodzenie jednej warstwy kordu zewnętrznego przy 4-ro warstwowej oponie względnie 2 warstw kordu przy 6-cio i więcej warstwowej oponie jest dopuszczalne jednak na długości nie większej niż na 1/20 części obwodu opony.
5) Rozwarstwienie kordu wewnętrznego (karkasu) jest nie dopuszczalne, dopuszczalne są załamania pierwszej warstwy kordu wewnętrznego (karkasu) jednak na długości nie większej niż na 1/20 części obwodu opony.
6) Opona nie może mieć śladów starzenia się wzgl. popękań warstwy gumowej przechodzących aż do tkaniny kordowej.
7) Opona z kordem zbutwiałym nie nadaje się do protektorowania (sprawdzić szydłem — łatwe wbicie szydła świadczy o zniszczonym kordzie).
8) Nie może mieć uszkodzenia poniżej punktu, w którym krawędź obręczy styka się z oponą.
9) Tkanina stopki opony (wulsty) nie powinna mieć śladów uszkodzeń.
10) Drutówki nie mogą być uszkodzone; (pęknięte lub nadłamane — sprawdzić ręką przez naciągnięcie obwodu).

II. Opony do naprawy.

A. Oponę uszkodzoną o zużyciu od 0 — 30% należy zakwalifikować do naprawy przy zachowaniu następujących warunków:

1) Protektor i ściany boczne muszą być zdrowe, tj nie zbutwiałe i nie zestarzałe aż do stwardnienia.
2) Głębokość profilu bieżni musi wynosić jeszcze 6 mm (bieżnia nie może być gładka).
3) Warunki ujęte w punkcie I-A (opony do protektorowania) dotyczą również opon do naprawy, z tym że opona nie powinna posiadać więcej niż 3 przebicia na wylot wymagające zastosowania wkładek od wewnątrz (włączając w tę liczbę uszkodzenia już poprzednio naprawiane), przy czym przebicia co do wielkości mogą być większe o 30%.

SPADEK FRANCUSKIEGO EKSPORTU SAMOCHODÓW

Według oświadczenia rządowego, Francja wyeksportowała w roku ubiegłym — 50.879 samochodów w porównaniu z 59.008 aut, wywiezionych w 1947 roku. Z wymienionej liczby 10.806 samochodów importowały Belgia i Luksemburg, a 3.436 samochodów — Stany Zjednoczone.

Jeśli chodzi o poszczególne wytwórnie, to na pierwszym miejscu znajdują się zakłady „Citroen", które zwiększyły swój eksport w porównaniu z rokiem 1947, wywożąc 20.338 wozów (w roku poprzednim — 18,886) i dystansując zakłady „Renault", które wyeksportowały 18.504 samochody wobec 19.585 w 1947 roku. Przeszło o połowę spadł też wywóz zakładów „Peugeot", które wyeksportowały tylko 5.135 wozów.

ZWIĄZEK RADZIECKI POMAGA MŁODYM SPECJALISTOM

Rok rocznie do przedsiębiorstw samochodowych Związku Radzieckiego przybywają dziesiątki młodych specjalistów, którzy dopiero co ukończyli szkoły mechaniczne, bądź też wyższe uczelnie.

Mimo, iż poziom nauki na uczelniach technicznych w Zw. Radzieckim jest bardzo wysoki, młodzi specjaliści posiadają jednak niejednokrotnie braki w umiejętnościach praktycznych

Pełną pomoc w pierwszym okresie pracy okazuje im w tym czasie, specjalnie zorganizowana instytucja, która ma za zadanie utrzymywanie kontaktu z absolwentami szkół i wyższych uczelni technicznych.

Odpowiada im na wszystkie zapytania dotyczące nowej pracy, czuwa nad tym, aby w toku swoich zajęć zawodowych nie tylko nie zapominali wiadomości nabytych w uczelni, ale jeszcze pogłębiali swoją wiedzę przez czytanie odpowiednich fachowych pism i publikacji.

Opieka jaką otaczani są młodzi specjaliści w ZSRR daje gwarancję, że w jak najkrótszym czasie staną się oni pełnowartościowymi fachowcami.

Przykład Związku Radzieckiego jest godny naśladowania.

W okresie odbudowy kraju do wykonania i przekroczenia planu sześcioletniego, walnie przyczynią się kadry młodych techników i inżynierów otoczonych opieką państwa.

elk.

POLSKA I ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

PRÓBA ZASTOSOWANIA CIĄGNIKA PĘDZONEGO SPIRYTUSEM GORZELANYM

Rozwój mechanizacji naszego rolnictwa stawia na porządku dziennym zastąpienie, stosunkowo drogiej ropy naftowej — paliwem wytwarzanym w dostatecznych ilościach w kraju. Dotychczas przeprowadzono już liczne próby, a obecnie dokonuje się dalszego kroku na tej drodze. W tym celu Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego zakupiła w Szwecji dwa ciągniki marki Munktells-Bolinder, które dla przeprowadzenia odpowiednich badań przekazane będą Instytutowi Mechanizacji Rolnictwa. Są to ciągniki o wymiennych głowicach. Na jednej głowicy ciągnik pracuje przy użyciu ropy naftowej, a po zmianie głowicy na specjalną, silnik można napędzać surówką gorzelaną z ewentualną domieszką innych paliw. (Ż)

Czesi pomagają budować fabrykę ciągników

W ramach zawartego układu handlowego czechosłowacko-indyjskiego Czechosłowacja eksportuje do Indii m. in. samochody, motocykle i rowery. Duże znaczenie posiada fakt, że na mocy wspomnianego układu Czechosłowacja zobowiązała się udzielić Indiom pomocy technicznej w rozbudowie przemysłu. W związku z tym wybudowana ma być między innymi fabryka ciągników, fabryka motorów Diesla, fabryka narzędzi mechanicznych i inne.

MK

Wymiana szwedzkich ciągników na francuskie samochody

Zawarty ostatnio układ handlowy szwedzko-francuski przewiduje między innymi dostarczenie przez Szwecję Francji ciągników rolniczych na sumę 5,5 miliona koron oraz łożysk kulkowych i rolkowych na sumę 4 milionów koron. Francja zaś dostarczy Szwecji między innymi samochodów osobowych i ciężarowych na sumę 11 milionów koron.

MK

KURS OBSŁUGI MOTOCYKLI DLA PERSONELU „MOTOZBYTU"

W pierwszej połowie czerwca zorganizowano staraniem Służby Technicznej Naczelnej Dyrekcji „Motozbytu" w porozumieniu z Dyrekcją Przemysłu Motoryzacyjnego kurs obsługi motocykli produkcji krajowej SHL i Sokół. Celem kursu było przeszkolenie techniczne personelu handlowego placówek terenowych „Motozbytu". Kurs połączony był z dokładnym zapoznaniem się przez jej uczestników z miejscową fabryką silników do motocykli. Trwał on trzy dni i dał dobre wyniki. Powinni się o tym rychło przekonać klienci.

URUCHOMIENIE PLACÓWEK „MOTOZBYTU" W LUBLINIE.

W maju rozpoczęła oficjalnie swą działalność Ekspozytura Rejonowa Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt" w Lublinie, staraniem której został też uruchomiony tymczasowy punkt sprzedaży przy ul. Nowej 23. Z kolei planowane jest uruchomienie w najbliższym czasie punktu sprzedaży części zamiennych przy ul. 1 Maja 4-a. W końcu czerwca „Motozbyt" otworzyć ma sklep samochodów i motocykli w lokalu dawnej kawiarni Semadeniego. Na I piętrze tego samego domu, w dawnym lokalu KKO, znajdą pomieszczenie biura lubelskiej Ekspozytury Rejonowej „Motozbytu".

BRAK MECHANIKÓW SAMOCHODOWYCH W ANGLII.

Zakłady Samochodowe Vauxhall Motors Ltd (w tym i zakłady Bedford) wydały książkę na temat wyszkolenia młodych adeptów do służby samochodowej, a głównie mechaników samochodowych. W 1946 roku przemysł zaopatrzenia, obsługi i napraw (są to zazwyczaj punkty sprzedaży i stacje obsługi poszczególnych koncernów samochodowych) samochodów zajmował 15 miejsce pod względem ważności w Wielkiej Brytanii, reprezentując kapitał Ł 225.000.000 i 152.000 robotników. Otóż praktyka wykazała, że z tej olbrzymiej cyfry robotników, raptem 1 na 4-ch mógł być uznany za wykwalifikowanego pracownika samochodowego. Przewidując rozwój tego przemysłu w najbliższych latach obawiano się, że stacje rozdzielczo - usługowe staną wobec trudności braku wykwalifikowanych mechaników samochodowych. Chodzi tu w pierwszym rzędzie o mechaników stacji obsług.

Niezbyt więc fachowo wygląda anglosaska technika od strony „drzwi kuchennych".

W.

SPRAWY NASZEGO ZAWODU

Tworzymy brygady instruktorskie

Na Stacji Towarowej PKS w Warszawie, przy ul. Wawelskiej, powstała w połowie kwietnia br. Społeczna Brygada Instruktorska, której celem jest niesienie pomocy kierowcom samochodowym, osiągającym słabe wyniki we współzawodnictwie pracy. Brygada ta składa się z przodownika pracy — kierowcy samochodowego tow. Kaczyńskiego Romana, pracownika Stacji Obsługi, mechanika, tow. Aniszewskiego Jana i majstra tow. Rokickiego Mieczysława.

Pracę rozpoczęto od oszczędności paliwa. Samochód ciężarowy „Zis-5", na którym pracuje kierowca tow. Walenty Dłużański, nie wykazał dostatecznej oszczędności paliwa. Brygada zajęła się kierowcą i jego samochodem. Pojechali razem, wskazali w czasie jazdy błędy w prowadzeniu i zbadali usterki samochodu. Instruktorzy pouczyli następnie kierowcę o prawidłowym stosowaniu w czasie jazdy oszczędności benzyny oraz doprowadzili samochód do lepszego stanu technicznego.

Dzięki temu, tow. Dłużański osiągnął znaczne oszczędności benzyny, bo po 2 do 3 litrów na każde 100 metrów.

Podobnie ma się sprawa z kilkoma innymi samochodami. Zabnaczyć przy tym należy, że w pracy brygady instruktorskiej kładzie się szczególny nacisk, by oszczędności na paliwie nie tylko nie pociągały za sobą większego zużycia samochodu, lecz zużycia te zmniejszyły.

Podobne brygady mają powstać w Krakowie i przy wielu innych jednostkach samochodowych PKS.

Stołeczna Stacja Towarowa PKS od samego zarania swej egzystencji okazywała zawsze ofiarną pracę bez reszty dla dobra instytucji i tym razem inicjatywę jej należy powitać z uznaniem nie tylko ze względu na poważne oszczędności, jakie niewątpliwie przyniesie, lecz również dlatego, że ambicją brygady instruktorskiej jest osiągnięcie nowego, dbałego stosunku kierowcy do samochodu.

M. L.



Kierowca autobusu wrocławskiego oddziału PKS, Adam Schneider, podjął samorzutnie inicjatywę przedłużenia o dalsze 20.000 kilometrów „życia" eksploatowanego przez siebie samochodu marki Vomag.

Wielotysięczne oszczędności owocem czynu przedkongresowego

Powincjonalne Oddziały PKS biorą żywy udział w współzawodnictwie pracy i tak załoga warsztatów PKS w Poznaniu w ramach Czynu Pierwszomajowego uruchomiła hamownię.

Hamownia ta została zaprojektowana przez przodownika, ob. Korbika, a zbudowana przez pracowników PKS prawie całkowicie z części przeznaczonych na wyrzucenie. Ma ona szerokie zastosowanie przy sprawdzaniu wyremontowanych silników samochodowych.

W warsztatach stacji PKS w Opolu palacz dokonał ulepszenia przy wulkanizacji opon, które przynoszą rocznie 460 tysięcy złotych oszczędności.

W tych samych warsztatach zapoczątkowano wylewanie panewek bronzytem, w miejsce dotychczas stosowanej kompozycji. Wynalazek ten przedłuża dwukrotnie okres używalności panewek.

W Oddziale Katowickim PKS regeneruje się obecnie klaksony według metody miejscowych robotników, która przynosi dwa tysiące zł. oszczędności przy naprawie jednego klaksonu.

W oddziale PKS Kraków zaplanowano, łącznie z akcją „O" ponad jeden milion oszczędności. W ramach Czynu Pierwszomajowego załoga warsztatów PKS wymalowała halę maszynową i montażową o łącznej powierzchni 1.300 m², wykonała demontaż 8 samochodów oraz zweryfikowała części, a w ramach zobowiązań oszczędnościowych wyremontowała wytaczarkę cylindrów. Poza tym dla ośrodka maszynowego na wsi Dojazdów wykonano remont kosiarki i jednego siewnika do nawozów sztucznych. Wartość Czynu wynosi ponad ćwierć miliona zł.

Na stacji PKS Zakopane, zawsze bardzo czynnej, personel stacji zobowiązał się naprawić maszyny i narzędzia w Harendzie i Olczy i wykonał powyższe naprawy ku najwyższemu zadowoleniu właścicieli uszkodzonych obiektów, którzy przyjęli brygadę naprawczą PKS z entuzjazmem. Personel stacji dodatkowo wyremontował jeszcze dwa samochody w godzinach pozabiurowych.

Z racji uczczenia II (VIII) Kongresu Związków Zawodowych pracownicy stacji PKS w Szczecinie postanowili uruchomić dział mechaniczny o 10 dni wcześniej oraz wyremontować drugie urządzenie do mycia samochodów, również o 10 dni wcześniej.

Panna Bogunia jeździ na motocyklu

„Okręgowa Szkoła Samochodowa" w Poznaniu wyszkoliła już 2500 kierowców.

Wraz z rozwojem motoryzacji w naszym kraju, narastać muszą nowe kadry kierowców, odpowiednio przygotowanych do wypełnienia swych zadań. Zw. Zaw. Transportowców w Poznaniu, doceniając ważność tego zagadnienia, prowadzi w tym celu specjalną szkołę. Otwarta została ona już w roku 1945 i do chwili obecnej przeszkoliła 2500 adeptów motoryzacji.

W dn. 19 bm. zakończony został egzaminem jeden z 8-tygodniowych kursów. O poziomie „Okręgowej Szkoły Samochodowej" (bo tak brzmi jej nazwa) świadczy wynik egzaminu, który zdało 42 na ogólną liczbę 44 kursistów.

Kurs ten obejmował: wykłady o budowie silników, przepisy milicyjne i drogowe, pierwszeństwo przejazdów i ratownictwo. Poza tym każdy z kandydatów zaznajomił się w ciągu 10 godzin z montażem silników oraz przez 8 godz. uczył się praktycznie jazdy samochodowej i motocyklowej.

P. Kazimierz Markiewicz wieloletni wykładowca i doskonały praktyk przedstawił nam swego najmłodszego ucznia, 17-letnią Bogumiłę Marchelek.

— Co było trudniej się nauczyć, jazdy motocyklem czy też przepisów drogowych? — pytamy.

— Stanowczo przepisów drogowych — odpowiada rezolutnie p. Bogunia.

Chcąc nas zupełnie przekonać o prawdzie swych słów, dosiada stalowego rumaka, 250 cm³ „dekawca", i śmiało rusza na pobliską jezdnię. Radośnie uśmiechnięta, z zupełną swobodą, „bierze" różnego rodzaju „ósemki" i nawroty.

W chwilę później poważnie „recytuje" przed egzaminatorem, p. mgr. Wojciechowskim wszystkie znaki i przepisy. — Dzielna dziewczyna! Na pewno będzie z niej dobry i uważny kierowca.

Krótki nasz pobyt kończymy zwiedzeniem szkoły. Oprowadza nas jej kierownik p. Stanisław Klemm. Z dumą pokazuje bogate zbiory modeli różnego rodzaju silników, które przystosowane zostały specjalnie do nauki. Każdy z kursistów, zanim rozpocznie jazdy na samochodzie, zasiada za kierownicą zmontowanego w garażu samochodu bez kół, ucząc się manewrowania przekładnią, gaźnikiem, hamulcem itd. Rura wydechowa motoru odprowadzona została poza teren garażu.

Dziesiątki tablic poglądowych, oraz modelowa sygnalizacja świetlna, jaką widzimy często na skrzyżowaniach ulic większych miast, dają kursistom w sumie możliwości zdobycia wszystkich koniecznych dla kierowcy wiadomości.

Jeden jest tylko poważny brak, to ograniczona i zbyt szczupła jak dla „Okręgowej Szkoły Samochodowej" ilość miejsca. Ale z czasem i ta kwestia zostanie na pewno pomyślnie rozwiązana.

H. Tyc.



Bogumiła Marchelek z uśmiechem prowadzi szkolną maszynę DKW — 250. Nie wątpi jednak, że w krótce już dosiądzie własnego, nowego motocykla.

TO Cię napewno zainteresuje

W czasie odbywania jazd na długich dystansach jest rzeczą ważną odpowiednie dopasowanie fotelu kierówcy do swego wzrostu i upodobania. Dobre dopasowanie odległość do kierownicy i pedałów zmniejsza zmęczenie i zapobiega drętwieniu rąk i nóg oraz bólom w krzyżu. Również ważne jest odpowiednie dobranie siły sprężyny w pedale przyspiesznika. Noga mniej się męczy i jazda jest znacznie równiejsza. Za silna sprężyna męczy kierowcę, za słaba zaś — zachęca do rozwijania nadmiernej szybkości.

oooOOOooo

Gdy jedziesz pod słońce, miej zawsze czystą przednią szybę w samochodzie. Kurz, błoto i plamki na szybie bardzo poważnie zmniejszają widoczność i stwarzają niebezpieczeństwo.

oooOOOooo

Jeżeli możesz, nie poleruj nigdy wierzchu maski silnika na błyszcząco. Unikaj posiadania na masce chromowanych listew i innych błyszczących ozdób. Gdy będziesz jechał dłuższy czas pod słońce, błyszczące przedmioty oślepią cię i wywołają przedwczesne zmęczenie oraz nieprzezwyciężoną senność.

oooOOOooo

Nie spożywaj nigdy obfitego posiłku przed dalszym wyjazdem. Nie popijaj przed jazdą piwa. Gdy tak zrobisz, krew odpłynie do żołądka, obciążonego trawieniem i poczujesz się bardzo sennym. Piwo wzmaga senność. Po obfitym posiłku odpocznij godzinkę, lub zdrzemnij się, a wtedy dopiero wyjeżdżaj w drogę. Unikniesz wielu trudności.

oooOOOooo

Gdy jedziesz podczas deszczu za innym samochodem, rozpylone błoto spod kół poprzedzającego samochodu osadza się na szybie przedniej twego wozu. Deszcz je zmywa, a wycieraczka zbiera. Jeżeli jednak jedziesz po błocie, a deszcz nie pada, zachowaj znaczną odległość od poprzednika. inaczej błoto zarzuci ci szybę przednią i nie nie będziesz widział. Nie przecieraj jednak takiej zabłoconej szyby wycieraczką, gdyż wtedy zamaże się ona i już nic nie zobaczysz. Jedyną radą będzie wtedy zatrzymanie się i dokładne wytarcie błota, co nie jest czynnością łatwą. Jeśli nie wierzysz, spróbuj, a przekonasz się.

oooOOOooo

W czasie upałów nie kieruj samochodem, szczególnie osobowym, ubrany w koszulę z krótkimi i luźnymi rękawami. Podczas gwałtownego skrętu kierownicą rękaw koszuli zawadza często o klamkę lub korbkę szyby i wtedy może nastąpić nieprzewidziany wypadek bowiem nie skręcisz tak, jakbyś chciał.

oooOOOooo

Jeżeli podczas pracy silnika piszczy pasek wentylatora, nie smaruj go nigdy olejem, gdyż go zniszczysz. Piszczący pasek można lekko nasmarować kilkoma kroplami gliceryny, lub płynu hamulcowego. Tak samo smaruje się płynem hamulcowym wszelkie przeguby gumowe, jeżeli wymagają one smarowania.

oooOOOooo

Nie wstydź się nigdy zapytać doświadczeńszych kierowców o rzeczy, których sam nie rozumiesz. Nic ci to nie uwłaszcza, bowiem nie ma człowieka, który już zjadł wszystkie rozumy. Również nie odmawiaj rady i pomocy młodszym kolegom, ale informuj ich prawdziwie i rzetelnie

Z UKOSA

Jeszcze na marginesie wymiany praw jazdy

Dotychczasowe prawa jazdy należy wymienić na nowe, podzielone na cztery kategorie. Rozporządzenie to ma na celu sprawdzenie sposobu wydania praw jazdy powojennych, które wydawane były przez różne, nie uprawnione do tego instytucje i w sposób nie zawsze zadowalający. Obecna zamiana ma spowodować również, by kierowca mógł mieć tylko jedno prawo jazdy, a nie kilka w zapasie. Ponadto nowy podział na kategorie jest zupełnie słuszny, z małą uwagą, że nie jest w ogóle przewidziane prawo jazdy „amatorskie", dla początkujących lub takich, którzy nie mają zamiaru zawodowo być kierowcami, lecz kierują samochodem jedynie dla własnych potrzeb. Tak kategoria, której brak, to przedwojenna kategoria „zielona", na którą wystarczało znać li tylko przepisy jazdy i dobrze kierować samochodem.

Obecnie przepisy przewidują w zasadzie taką kategorię „amatorską", tj. kategorię III-A. Postanawiają one, że kandydat na kierowcę III-A kategorii musi znać budowę i obsługę samochodu jedynie w takim zakresie, by móc tym samochodem kierować. Tymczasem egzaminatorzy wymagają nie tylko całej dokładnej „teorii" samochodu, lecz i wielu wiadomości praktycznych, które znają tylko kierowcy zawodowi i które są tym kierowcom niezbędne. Taka jest różnica między przepisami, a ich wykonaniem.

Ostatecznie możnaby się zgodzić jeszcze na tę niedokładność w interpretowaniu przepisów przez egzaminatorów, pragnących, niestety, często „popisać się swą wiedzą" przed egzaminowanymi (choć nie zawsze i wszędzie sami mają tę wiedzę), ale chodzi o rzecz ważniejszą, o naruszenie zasady prawnej przy wymianie praw jazdy.

Oto instrukcja nakazuje, by prawa jazdy I kategorii udzielane były jedynie tym kierowcom, którzy posiadając dotychczasowe prawa jazdy co najmniej od lat 10 udowodnią, że w ciągu czterech lat w tym okresie kierowali samochodami, lub też przez 12 miesięcy kierowali autobusami, lub pociągami drogowymi. Na dobitkę Departament Samochodowy M. K. nie uznaje autobusów takich, jak kilkudziesięcioosobowe autobusy pogrzebowe lub inne autobusy, nie będące płatnymi środkami lokomocji publicznej — za autobusy.

Otóż zastanówmy się. Kierowca ma obecnie czerwone prawo jazdy. Ma więc obecnie prawo kierowania autobusami. Nabył to prawo przez otrzymanie czerwonego prawa jazdy. A teraz prawo to zostaje mu odebrane, bowiem musi udowadniać, jak je wykorzystywał dotychczas.

Zasada prawna głosi, że nabyte prawa mogą zostać cofnięte jedynie drogą unieważnienia ich w ściśle określonych przypadkach. Takiego unieważnienia nie było. A właśnie przez ograniczenie wymiany praw jazdy — prawo nabyte zostaje bezpodstawnie cofnięte.

Urząd twierdzi, że wiele czerwonych praw jazdy zostało wydanych w sposób niedokładny i bez sprawdzenia rzeczywistych kwalifikacji. Zgoda! Tak jest. Ale czy z tego powodu wszyscy posiadacze czerwonych praw jazdy mają być poszkodowani, czy wielu z nich ma mieć cofnięte nabyte już uprawnienia? Przecież zawsze urząd w razie podejrzenia ma prawo poddać kierowcę egzaminowi sprawdzającemu

Rozumowanie urzędu wydaje się być błędne. Czy nie należałoby poddać rozwadze powyższe wywody? Zapobiegłoby się krzywdzie ludzi pracy, którzy dotychczas mieli prawo być wynagradzani dobrze, a przy wymianie praw jazdy na kategorię II zostają obniżeni w siatce płac o klasę niżej.

Obywatele urzędnicy! Wyżsi i niżsi! Zechciejcie zastanowić się nad tym i nie traktujcie tego zagadnienia biurokratycznie, lecz życiowo. Zasłużycie tym na wdzięczność szerokich mas kierowców.

Doświadczenia bojowe kierowców Radzieckich pomocą na ćwiczeniach letnich

Po przyjeździe na ćwiczenia letnie oczekiwały nas dwie wstępne prace: przygotowanie kwater dla nas samych i dla naszych wiernych „koni“ samochodów. W okolicy, gdzie rozkwaterowała się nasza jednostka, nie było tymczasem jak na złość ani jednej szopy. O nas kierowców to mały kłopot, od czego bowiem namioty, ale co z wozami? „Sztudra“ przecież człowiek pod namiot nie wsadzi.

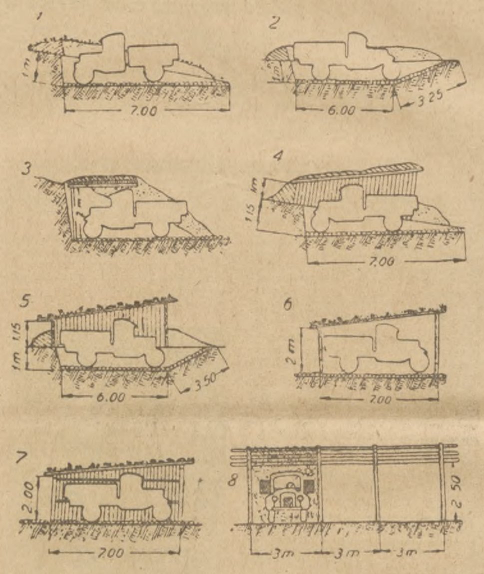
W naszych kłopotach dopomógł nam plut. Karpiński. Plut. Karpiński jest Polakiem ze Związku Radzieckiego i w czasie wojny z niemieckimi faszystami walczył w oddziałach samochodowych Armii Radzieckiej. Teraz gdy mamy jakieś trudności, uczy nas jak w takim wypadku postępowali żołnierze Armii Radzieckiej, tej najwspanialszej armii na świecie. Doświadczenia, które wyniósł plut. Karpiński z pobytu w Armii Radzieckiej są ogromne, wszyscy podziwiamy doskonałe wyszkolenie naszych przyjaciół samochodziarzy radzieckich i wzorujemy się na ich wielkich doświadczeniach bojowych w naszej pracy na obozie.

Plut. Karpiński pouczył nas jak żołnierze radzieccy chronili swe samochody w czasie wojny od działania powietrza i ostrzału powietrznego i naziemnego nieprzyjaciela. Na prowizorycznej tablicy narysował nam plut. Karpiński schematy, które kolegom poniżej podaję.

*

My w naszej jednostce, korzystając z dużej ilości drzewa w okolicy, wybudowaliśmy garaże kryte, które dają lepszą ochronę samochodowi i pozwalają zarazem dokładnie go zamaskować przed wglądem nieprzyjacielskiego lotnika. Za naszą pracę otrzymaliśmy pochwałę dowódcy jednostki, który stwierdził, że nasze garaże wzorowo odpowiadają potrzebom na obozie letnim.

kpr. Szudeja Michał



CIĄGNIKI

Ciągnikiem według słownictwa technicznego przyjętego w Polsce nazywamy pojazd mechaniczny, którego moc jest wykorzystywana, jako siła pociągowa na haku.

Utarła się u nas nazwa „traktor“ dla ciągnika, używanego w rolnictwie, oraz „ciągnik“ dla takiego samego pojazdu, używanego do transportu drogowego. Ponieważ słowo traktor znaczy po polsku ciągnik, właściwsze jest używanie określenia przy rozróżnianiu zastosowania: ciągnik rolniczy, ciągnik drogowy itp.

* * *

Ciągniki używane w rolnictwie, rozpatrując je wg rodzaju mechanizmów jezdnych, możemy podzielić na następujące grupy:

I. Ciągniki kołowe na kołach żelaznych z kolcami

II. Ciągniki kołowe na kołach ogumionych

III. Ciągniki gąsienicowe.

Jak wynika z bilansu wykorzystania mocy silnika, uwzględniającego opory jazdy, poślizg i straty mechaniczne, moc użyteczna na haku w stosunku do mocy silnika stanowi dla:

I grupy ciągników 53%
II „ „ 65%
III „ „ 75%

Najbardziej ekonomiczny pod względem wykorzystania mocy jest ciągnik gąsienicowy i obserwujemy duży rozwój tych ciągników.

Jak ustawić pompkę przyśpieszenia w gaźnikach samochodowych

Wszystkie nowoczesne gaźniki samochodowe zaopatrzone są w urządzenia, które przy otwarciu przepustnicy wstrzykuje pewną dawkę paliwa w gardziel ssącą. Nazwa tej pompki jest dość różna, jedni zwą ją zrywową, drudzy przyśpieszenia, inni zaś po prostu wstryskową. Nie osądzają tego, która nazwa jest właściwsza, zajmiemy się samą pompką. Zadaniem jej jest dostarczy silnikowi przy nagłym otwarciu „gazu“ mieszanki bogatszej w benzynę, co ułatwia rozruch oraz zryw.

Nie otrzymamy wtedy przy dobrym ustawieniu gaźnika, momentu zadławienia i kichania przy szybkim otwarciu przepustnicy.

Regulację tego urządzenia pomocniczego wykonujemy w sposób następujący:

Śrubkę regulującą zamykanie przepustnicy wykręci tak, aby nie dotykała korpusu gaźnika. Otworzyć przepustnicę całkowicie i zmierzyć odległość od pokrywy komory pływakowej do końca trzpienia tłczka. Zamknąć przepustnicę i znów wykonać pomiar tej odległości. Otrzymana różnica daje skok tłoczka.

W samochodach Willys przy gaźniku Carter WO-539S skok równa się 6,75 mm a wozach Chevrolet pry gaźnikach „Carter“ W-1-515-S wynosi 10 mm. Pozostałe wozy amerykańskie posiadające gaźniki Carter 429-S, Ford, Carter E-TT-1 i Stromberg mają skok pompki nastawny.

Połączenie przepustnicy z pompką jest uzyskane za pomocą dźwigni o trzech otworach. Zmiana otworu, w którym tkwi dźwigienka, lub cięgło przepustnicy, powoduje wydłużenie, lub skrócenie ramienia naciskającego tłoczek. Tak więc w okresie letnim, dźwignię należy łączyć na najkrótsze ramię — na najmniejszy wtrysk, wiosną i jesienią na otwór środkowy, a w zimie na najdłuższe ramię — celem uzyskania największego wtrysku. W gaźniku Zenith regulację tę przeprowadzamy zmieniając położenie tłoczka na jego trzpieniu o trzech nacięciach. Tak więc górne nacięcie — zimą, środkowe — wiosną i jesienią a dolne — latem.

Odpowiednie ustawienie w stosunku do pory roku ułatwia nam rozruch zimnego silnika i utrzymuje zużycie paliwa w granicach normy. Jeżdżenie zaś z ustawieniem zimowym w lecie, zwiększa niepotrzebnie ilość spalonej benzyny, przy jeździe miejskiej na około 2—3 l. na 100 km.

Roma

Dzielimy się doświadczeniami z obozów

Jak pokonać letnie upały?

Z wyładowaniem samochodów i zagospodarowaniem się na nowych „mp“, czyli mówiąc cywilnym językiem, obozach letnich, nie mieliśmy większych kłopotów Nawet pogoda dopomogła. Teraz zaś troszkę gorzej. Do trudności jazdy terenowej przybył jeszcze jeden nieprzyjaciel — upały.

Jazda, szczególnie terenowa, w czasie upału oraz czynności konserwacyjne wymagają dużego doświadczenia i dbałości o samochód. A więc przeczytajcie, proszę, uwagi, które napewno dopomogą Wam do pokonania „letniego“ nieprzyjaciela samochodziarza.

Dwa zespoły samochodu sprawiają nam pewien kłopot. A to silnik z jego chłodzeniem i ogumienie.

CZY SILNIK GRZEJE SIĘ W LECIE?

Panuje powszechne mniemanie, że silnik w lecie grzeje się nadmiernie. Jest to mniemanie na ogół błędne. Silnik pracuje w normalnej temperaturze, to jest około 80 stopni C, lecz ze względu na ogólne gorąco, wydaje nam się w kabinie kierowcy, szczególnie w samochodach ciężarowych, że silnik się przegrzewa. Oczywiście gorące powietrze, nie chłodzone chłodnymi w zimie częściami samochodu, przenika do kabiny kierowcy i powoduje w niej upał, czasem nie do wytrzymania. Toteż kierowca powinien uszczelnić podłogę swego przedziału, jak tylko można. Należy zatkać szczelnie wszelkie otwory, łączące kierowcę z przedziałem silnika. Należy uszczelnić pedały, by koło nich nie przedostawało się gorące powietrze od silnika. Dobrze jest również zaizolować deskę przedziałową przy pomocy tktury lub sklejki, by nagrzana przez silnik ściana nie grzała przedziału kierowcy.

Nie trzeba jednak wyjmować termostatu z systemu chłodzenia. Nowoczesne samochody mają tak pojemne chłodnice, że dają one na ogół zbyt wielkie chłodzenie. Gdy termostat wyjmiemy, silnik, mimo pozorów, będzie szedł zbyt chłodno. Natomiast chłodnicę należy dokładnie oczyścić i przepłukać ją tak z zewnątrz, jak i wewnątrz. Należy sprawdzić odchylenie skrzydełek wentylatora i naciągnięcie paska, by wentylator dobrze ciągnął powietrze przez chłodnicę. Jeżeli zauważymy grzanie się silnika, to musimy podejrzewać wadę systemu chłodzącego, nadmierną ilość osadu w koszulkach wodnych silnika i w chłodnicy, lub wreszcie złą regulację samego silnika (zbyt późny zapłon lub za bogata mieszanka).

SZYBKA JAZDA PODCZAS UPAŁU 10 RAZY SZYBSZE ZUŻYCIE OPON

Teraz sprawa ogumienia. Otóż musimy zdawać sobie sprawę, że w gorącu opony zużywają się znacznie szybciej, niż w chłodzie. Są one wtedy szczególnie wrażliwe na szybką jazdę, która zdziera bieżnik w nieprawdopodobnie szybkim tempie. Toteż powinniśmy odpowiednio zmniejszać szybkość, szczególnie przy przejeżdżaniu większych odległości.

Gumy powinny być pompowane nieco słabiej, niż mówi przepis, bowiem już na pierwszych kilku kilometrach jazdy w upale, powietrze w dętkach rozgrzewa się i ciśnienie podnosi się bardzo poważnie. Nadmierne ciśnienie spowoduje bardzo twardą jazdę oraz niewłaściwe zużywanie się bieżnika, który ściera się wtedy najwięcej środkiem, a nie całą powierzchnią. Dobrze uczynił przeto kierowca, który po przejechaniu kilkunastu kilometrów w drodze, zatrzymał się, sprawdził ciśnienie w ogumieniu i upuścił nieco powietrza tak, by ciśnienie spadło do przepisanego. Oczywiście takie postępowanie właściwe jest jedynie wtedy, gdy jedziemy w upale i gumy bardzo się grzeją.

UWAGA! ŁATKI SIE MARSZCZĄ

Dętki też cierpią z powodu upału. Szczególnie wrażliwe na upał są wszelkie łatki, jeżeli nie są one pierwszorzędnie założone. Odklejają się, marszczą się, czasem twardnieją i kruszą się. Toteż pownniśmy łatać dętki tylko dobrymi łatkami i w dodatku starannie i fachowo przyklejonymi.

DLACZEGO CIŚNIENIE OLEJU W SILNIKU SPADA

Teraz kolej na omówienie sprawy smarowania. Często zauważamy, że ciśnienie oleju w silniku jest podczas upału niższe, niż mormalnie. Tłumaczy się to tym, że olej źle chłodzi się w misce olejowej, pracuje stale w wyższej temperaturze i wtedy gęstość jego maleje. Wskutek tego przeciska się on przez panewki znacznie łatwiej i zmniejsza ciśnienie. Ten objaw nie jest bardzo groźny, jeżeli używamy oleju dobrego. Natomiast poleca się poprawić chłodzenie przez staranne oczyszczenie miski olejowej i kadłuba silnika z błota, by ścianki miski i kadłuba były jak najlepiej chłodzone. Również dobre rezultaty daje niewielkie przepełnienie miski olejowej, a to przez nalanie większej ilości oleju. Oczywiście należy zachować umiar, bowiem zbyt wysoki poziom oleju jest również szkodliwy. Wystarczy zupełnie poziom o 5—8 mm wyższy. Wtedy olej będzie dłużej chłodził się w silniku i stanie się przez to nieco gęstszy.

Niektórzy kierowcy stosują przepuszczanie oleju przez wbudowaną dodatkowo chłodniczkę olejową. Jest to bardzo dobry system. Ale nie należy włączać chłodniczki w główny obieg oleju, lecz wystarczy w zupełności włączyć ją w obieg oleju, płynącego przez filtr. Jeżeli nie mamy gotowej chłodniczki, możemy ją sami zbudować przez wygięcie rurki miedzianej o śrdnicy wewnętrznej około 6 mm i o długości 3 do 5 metrów na podobieństwo rusztu lub spiralnej sprężyny zegarka. Tak zbudowaną chłodniczkę umieszczamy przed chłodnicą wody w prądzie chłodnego powietrza. Dobrze jest początek i koniec rurki zaopatrzyć w kurki, które zamykalibyśmy, jeżeli upał przestałby dokuczać lub w razie pęknięcia rurki. Należy jednak ostrzec, że chłodniczka taka nie może w żadnym przypadku być włączona w główny obieg oleju, bowiem zamknięcie kurka spawodowałoby przerwę w smarowaniu silnika.

Dodajmy jeszcze, że w upały (w ogóle na okres letni) należy zmienić olej w skrzynce przeładniowej i w przekładni osi napędowych z zimowego na letni. Należy się również liczyć z możliwością tworzenia się bąbli gazowych w przewodach hamulców hydraulicznych, oraz w przewodach paliwa. Nie należy przeto nigdy dopuszczać, by te przewody znajdowały się koło gorących części samochodu. Dobrze jest również osłonić pompkę paliwa przed gorącem lub założyć przed nią rodzaj lejka, przez który powietrze zza chłodnicy chłodziłoby pompkę.

sierż. Witr.

Junak Płocha chce zostać kierowcą wojskowym

Junak Płocha nie ma rodziców. Jest synem biednych chłopów spod Zamościa. Faszystowscy zbrodniarze w czasie jednej z pacyfikacji bestialsko zamordowali mu ojca i matkę. Jako małemu chłopcu udało mu się uciec do lasu.

Junakiem Płochą zajęła się dopiero Odrodzona Ludowa Polska. Jest obecnie uczniem we Wrocławskiej Fabryce Wagonów, i junakiem wrocławskiego ośrodka motorowego Służby Polsce. Ma dwa marzenia: chce nauczyć się ślusarki i skończyć kurs motorowy, by zostać kierowcą wojskowym. Marzenia junaka Płochy, które już wkrótce dzięki Służbie Polsce, dającej wyszkolenie fachowe tysiącom młodych robotników i chłopów, zamienią się w rzeczywistość.

We wrocławskim ośrodku motorowym junak Płocha wraz z innymi kolegami własną pracą dopomogli do szybszego wykończenia budynku ośrodka. Z wyróżniającymi się w pracy junakami—zetempowcami Mikułą, Niemcem, Kwiatkowskim, Wankiewiczem i innymi wywieźli poza godzinami lekcji na szkolnych ciężarówkach 30 wagonów gruzu.

W nowym budynku junacy znaleźli wszystko, co potrzebne jest, by wyszkolić się na dobrego samodziarza. Przekroje, modele, własny warsztat ślusarski, stół plastyczny, przy którego wykonaniu sami dopomogli, salę przepisów drogowych i naturalnie samochody.

Kurs teoretyczny prowadzony przez doświadczonych instruktorów dał junakom podstawę do rozpoczęcia praktycznej nauki jazdy pod kierownictwem starych kierowców, doskonałych fachowców, ob. Jurgena i Wójcickiego.

Równocześnie z teorią i nauką jazdy junacy ćwiczą się praktycznie w pracy ślusarsko - monterskiej. Uczą się na specjalnych pracujących modelach dokonywać regulacji poszczególnych układów silnika.

Najwięcej jednak lubią wszyscy chwilę, gdy kierownik ośrodka por. Babij, stary frontowy pancerniak-samochodziarz opowiada frontowe przeżycia kierowców wojskowych, gdy mówi o czekających ich obowiązkach kierowców wojskowych.

Ośrodek motorowy SP we Wrocławiu stał się dla junaka Płochy i wielu innych prawdziwą szkołą wychowania obywatelskiego. Nie tylko praktyczny zawód zdobędą młodzi junacy.

Ośrodek posiada własną biblioteczkę; czas pobytu w świetlicy uprzyjemniają częste występy chóru kierowanego przez por. Babija, który wyspecjalizował się w pięknych polskich i radzieckich piosenkach wojskowych, oraz przedstawienia własnego zespołu aktorskiego. Zespół ten słynie już nawet daleko poza sam ośrodek. Ostatnio występował nawet w Wojewódzkiej Komendzie SP.

W świetlicy również odbywa się codzienna pogadanka, wygłaszane są przez junaków ZMP-owców referaty informujące kolegów o sytuacji politycznej. Przed rozpoczęciem nauki jazdy odbywa się zaś stale prasówka. W ten sposób junacy stają się dobrymi kierowcami i świadomymi zadań motoryzacji w okresie budowy socjalizmu obywatelami.

Turnus, na którym uczy się junak Płocha i jego koledzy, jest już drugim z rzędu. Na pierwszym turnusie wyszkolonych zostało 100 kierowców. O wysokim poziomie nauki świadczy fakt, że 99 spośród stu zdało egzamin przed komisją wydającą prawa jazdy z dobrym wynikiem. Wyróżnili się zaś szczególnie junacy: Kocur Adam, Podig Bronisław, Goltman Samuel oraz Szulski Stefan.

Wielu z junaków chce zostać bądź mechanikami, bądź też oficerami wojskowej służby samochodowej. Ułatwi im to Służba Polsce. Dziś bowiem drzwi szkół oficerskich szeroko są otwarte dla młodych robotników i chłopów. Junak Płocha żegnając się ze mną mówi: „obywatelu poruczniku, prawda, że będę mógł zostać Oficerem Służby Samochodowej." Gdy zaś potwierdziłem, dodaje. „Chcę być oficerem, widziałem najstraszniejsze zbrodnie faszyzmu niemieckiego w naszej wiosce, dziś gdy słyszę o okrucieństwach imperialistów w Grecji, na Malajach, w Indonezji, gdy czytam o ucisku chłopów i robotników w krajach kapitalistycznych, chcę jako żołnierz wojska polskiego stać się częścią tej potężnej siły, która wraz z wspaniałą armią radziecką stoi na straży wolności naszego państwa i ludu pracującego, na straży pokoju świata".

Tak jak junak Płocha myśli i czuje wielu wychowanków wrocławskiego ośrodka motorowego Służby Polsce. Będą oni dzięki Służbie Polsce na pewno dobrymi oficerami i dzielnymi budowniczymi naszej rozrastającej się motoryzacji.

ppr. Kosut

Internacjonalistyczna współpraca

Związek Radziecki dopomaga w rozwoju motoryzacji ludowym państwom azjatyckim



Młody Burjat, mieszkaniec Ludowej Republiki Mongolskiej, pokazuje z dumą swej towarzyszce nowoczesny, dwusuwowy motocykl radziecki. Nawet koń z ciekawością przygląda się temu „niebezpiecznemu", nowemu konkurentowi.

Oto właśnie różnica pomiędzy braterską, internacjonalistyczną współpracą Związku Radzieckiego z ludami Azji, a niosącą pożogę wojenną, głód i wyzysk kapitalistyczny, wspartą na bagnetach różnych faszystowskich legii cudzoziemskich i miejscowych kapitalistach - feudałach polityką Anglosasów.

Zdolnym, głęboko dziś już narodowo uświadomionym narodom Azji nie przyniósł imperializm anglosaski nic prócz kolonialnego terroru, masowych mordów ludności indonezyjskich i malajskich wiosek, kapitalistycznego wyzysku, dążącego do gospodarczego wyeksploatowania tak pod względem siły roboczej, jak i rodzaju wymiany handlowej, w której cenne surowce są zapłatą za marshallowskie świecidełka z kolorowego szkła, perkale i proszek cytrynowy.

Związek Radziecki od pierwszej chwili istnienia rozpoczął prawdziwie internacjonalistyczną współpracę z wolnymi narodami Azji, dopomagając im przez dostawę cennych maszyn i środków transportu do rozbudowy własnego życia gospodarczego. Rozwijające się świetnie radzieckie republiki azjatyckie, oraz zaprzyjaźniona Ludowa Republika Mongolska wykazują najlepiej różnice pomiędzy braterską socjalistyczną współpracą wolnych narodów a imperialistycznym wyzyskiem.

Różnicę tę zrozumiały najlepiej narody Azji. Bohaterska walka Armii Ludowej, wyzwalającej Chiny, działalności partyzantów w Burmie, na Malajach, Indonezji, Annamie i Vietnamie świadczy, że podstawy imperialistycznej polityki w Azji przegniły i pod ciosami ludów chylą się w szybkim tempie ku upadkowi.

Z. W.

Od kierowcy zależy sprawność akumulatora

Jesteśmy jeszcze w okresie wiosennego przeglądu samochodu. Jednym z zespołów, podlegających starannemu przeglądowi, musi być również akumulator. Jest to bardziej czuły i wymagający opieki przyrząd, niż się to często nam zdaje. Starannie utrzymywany — może pracować kilka lat, natomiast zaniedbany niszczy się już po kilku miesiącach, a nawet tygodniach.

Pamiętajmy więc przede wszystkim, aby akumulator był dobrze umocowany — aby nie trząsł się nadmiernie. Oczywiście nie trzeba go przykręcać tak, by skrzynka popękała — ale „ z czuciem".

Drugą sprawą, kótra do nas należy, jest elektrolit, zwany w naszym języku zazwyczaj kwasem. Kwas ten musi mieć dokładnie sprawdzony ciężar gatunkowy, który wynosi w stanie pełnego naładowania akumulatora 1,28. Znaczy się, że litr kwasu ma ważyć 1,28 kg. Gęstszy kwas trzeba dorabiać czystą wodą destylowaną, kupowaną w aptece. Używanie wody deszczowej jest złe, bo woda deszczowa nie jest nigdy czysta i zawiera szkodliwe dodatki.

Kwas musi być w słojach akumulatora tak wysoko, by pokrył płyty. Podczas pracy woda wyparowuje z kwasu i dlatego trzeba co tydzień odkręcić korki i dolać wody destylowanej do poziomu.

Teraz o zakładaniu końcówek przewodów na czopy akumulatora. Czopy są z ołowiu i pokrywają się warstwą nalotu, który jest izolujący od prądu. Toteż przed założeniem końcówki przewodu trzeba czop dokładnie oczyścić, aż do błyszczącego ołowiu. Potem zakładamy końcówkę, tak samo oczyszczoną, zaciskamy ją dobrze i wszystko zasmarowujemy tłuszczem żeby do końcowki nie dostawało się powietrze. Inaczej połączenie pokryje się zielonym nalotem i styk będzie zły. Wtedy będziemy się dziwić, że rozrusznik źle pracuje — „nie bierze", a to właśnie przez ten zły styk końcówki z czopem. To samo dotyczy końcówki przewodu masowego.

Wiemy, że kwas dobrze naładowanego akumulatora ma ciężar gatunkowy 1,28. Możemy to sprawdzić kwasomierzem. Jeżeli jednak akumulator jest wyładowany, to gęstość kwasu zmniejsza się i dochodzi wreszcie przy całkowitym wyładowaniu do 1,18. Nie wolno nam nigdy pozostawiać takiego wyładowanego akumulatora przez krótki nawet czas bez naładowania, gdyż płyty akumulatora ulegną popsuciu. Osadzi się na nich siarka, staną się żółte, a ich wartość tak się obniży, że akumulator nie będzie trzymał prądu i Sam będzie się rozładowywał. Taki zasiarczony akumulator można nawet jeszcze uratować, ale to potrafi tylko dobry specjalista.

Szanujcie akumulatory, gdyż nie jest o nie łatwo, a przecież akumulator — to serce naszego samochodu: bez niego nie pojedziesz.

J. Kierz, mechanik.

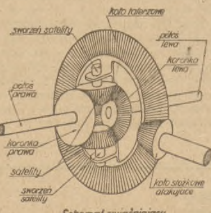
Smarując uważaj na uszczelki

Przy smarowaniu praską ręczną krzyżaków przegubów wahliwych oraz innych sworzni i tulei, które posiadają uszczelki korkowe i gumowe, zabezpieczające od wypływania smaru — pamiętajmy, aby nie smarować zbyt gorliwie i nie przeciskać smaru, aż pocznie on wychodzić z pod uszczelki. W ten sposób uszkodzimy uszczelnienie. Wystarczy wcisnąć pewną ilość smaru poprzez smarowniczkę i zaprzestać wciskania, gdy p o c z u j e m y s i l n y o p ó r. Będzie to oznaką że napełniliśmy kanały smarowe dostatecznie.

WYRÓWNYWACZ

Wielu z jeżdżących krócej lub dłużej samochodami zna dobrze z nazwy wyrównywacz. Nie wszyscy jednak znają jego części składowe i zasadę działania. Tym więc chcemy przyjść z pomocą i wyjaśnić jego budowę i pracę. Ułatwieniem zapoznania się z wyrównywaczem będzie załączony schematyczny rysunek, który uwidocznia główne elementy tego mechanizmu. Stożkowe koło atakujące jest zakończeniem wału kardanowego i przenosi obroty wału silnika na koło talerzowe. Półoś lewa i półoś prawa są zakończone koronkami oddalonymi od siebie, w ten sposób, aby satelity mieściły się pomiędzy nimi. Osadzenie koronek na półosiach jest stałe, a satelitów na sworzniach obrotowe. W momencie, gdy koło stożkowe zacznie obracać koło talerzowe, satelity krążąc po obwodzie koronek obracają je ze sobą a tym samym i półosie. Koła toczą się i samochód jedzie. Satelity nie wykonują ruchu obrotowego na sworzniach, ponieważ obie półosie obracają się z równą szybkością, znaczy to, że samochód jedzie prosto. W momencie, gdy zaczynamy skręcać, koło zewnętrzne toczy się szybciej niż to, które idzie po wewnętrznej stronie zakrętu. W takiej sytuacji zaczynają pracować satelity. Tocząc się po obwodzie koronek obracają się same na sworzniach, ponieważ jedna koronka ma szybsze obroty a druga wolniejsze. Wiedząc już, jak wygląda praca satelitów, możemy zastanowić się nad sytuacją często spotykaną, gdy jedno z kół stoi na lodzie lub w błocie a drugie na twardej, porowatej nawierzchni. Wtedy praca wyrównywacza będzie przebiegać następująco. Koło talerzowe wraz z satelitami będzie chciało obrócić obie koronki i w tym momencie napotka na jednej na duży opór a na drugiej oporu prawie nie będzie, wskutek poślizgu koła. A więc jedna półoś i koronka będzie stać w miejscu, a druga z kołem na lodzie lub błocie, zacznie się obracać. Satelity tocząc się po stojącej koronce i obracając się z kołem talerzowym, będą obracać drugą koronkę z szybkością dwa razy większą niżby to było przy obracaniu się obu koronek. Aby ułatwić rozwiązanie takich sytuacji, wiele sprzęgło kołowe lub przesówkę na wieloklinie.

Celem dokładnego zapoznania się z działaniem wyrównywacza, wystarczy podnośnikiem unieść koła do góry i po zapuszczeniu silnika włączyć bieg. Koła będą obracać się z równą szybkością. Teraz hamując tylko jedno koło zauważymy, iż drugie zaczyna się obracać szybciej, aż do momentu gdy jedno zatrzymamy a drugie będzie miało dwukrotnie większe obroty. Po zagaszeniu silnika zostawmy wóz na biegu i starajmy się obrócić jedno



Schemat wyjaśniający działanie wyrównywacza

firm produkuje wyrównywacze z unieruchomieniem działania satelitów przez z kół. Ponieważ koło atakujące będzie unieruchomione, koło talerzowe z tego powodu również, więc satelity przy obracaniu jednej koronki będą się obracać na sworzniach, nadając ruch obrotowy przeciwny drugiej koronce. Trzeba dodać iż mechanizm wyrównywacza może składać się z dwóch lub więcej satelitów osadzonych na sworzniach lub krzyżakach połączonych na stałe z kolem talerzowym. Również zazębienie koła atakującego i talerzowego nie musi być złożone z kół zębatych stożkowych. — Są bowiem w użyciu koła czołowe i ślimakowe. Zasada działania jest jednak zawsze ta sama. Chcąc podkreślić celowość istnienia wyrównywacza trzeba wyjaśnić, iż służy on nie tylko do wyrównywania szybkości kół na zakrętach.

Jadąc samochodem po prostej, jedziemy przypuśćmy lewymi kołami po asfalcie a prawymi po drodze pełnej nierówności i wybojów. Droga kół prawych będzie więc dłuższa. Lub na przykład mając lewe koło dobrze napompowane a prawe za mało, możemy powiedzieć, iż jedno jest większe i ma dłuższy obwód a drugie jest mniejsze z krótszymi obwodami. W jednym i drugim wypadku pracuje wyrównywacz.

Powyższe wyjaśnienia działania tego precyzyjnego mechanizmu są wystarczające, do roztaczania troskliwej opieki nad wyrównywaczem w każdym samochodzie.

Roma

Francuski „Jeep“

We Francji zbudowano samochód o przeznaczeniu wojskowym. Powstał on w wyniku studiów nad pojazdem przeznaczonym do poruszania się w każdym terenie, szczególnie po złych drogach i bezdrożach, a nawet w zaroślach.

Składa się on z dwóch zasadniczych elementów: podwozia zawierającego wszelkie urządzenia mechaniczne, tzn. zawieszenie, kierowanie, hamulce i napęd oraz karoserii dostosowanej wg przeznaczenia poszczególnych broni.

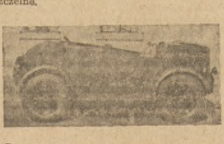
Podwozie w kształcie sztywnej, prostokątnej ramy, osadzonej na czterech niezależnie zawieszonych kołach (przednie kierownicze, tylne napędowe).

Rama ma boczne wsporniki dla nadwozia i tylne poprzeczki dla podtrzymania silnika.

Koła kierownicze zawieszone są na ramie na wahaczach z amortyzatorami.

Tylne zawieszenie na dwóch resorach.

Hamulce mechaniczne na 4 koła, z linkami w ochraniaczach, z regulacją automatyczną naciągu. Łuk cierny na szczękach hamulcowych 350°, bębny wodoszczelne.



Samochód wyposażony jest w silnik Gnome et Rhone, dwucylindrowy bokser, o pojemności 804 cm³, chłodzony powietrzem.

Skrzynka biegów pięciostopniowa i jeden bieg tylny.

Szybkość maksymalna 74 km/godz.

Wymiary zasadnicze:

długość — 3,150 m,

szerokość — 1,33 m,

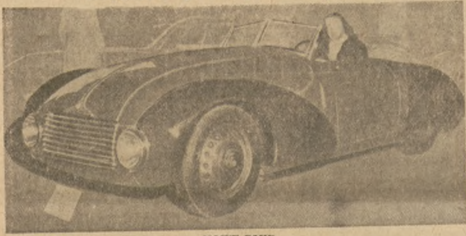
prześwit od ziemi — 0,28 m.

El.

NIE ZDEJMUJ TŁUMIKA

Nie wszyscy wiedzą zapewne, że silnik dwusuwowy może pracować znacznie gorzej bez tłumika, niż z nim. Nie należy przeto lekkomyślnie zmieniać ani zdejmować tłumika, by otrzymać większą moc (jest to zresztą zabronione przepisami drogowymi).

Przemysł niemiecki w radzieckiej strefie
Niemiec pracuje dla pokoju



NOWE BMW

Na targach w Lipsku zostały wystawione, po raz pierwszy po wojnie, nowe modele samochodów BMW, produkowane w sektorze radzieckim i z wydatną pomocą władz i konstruktorów radzieckich.

Modele te, oparte na typie 328, są zaopatrzone w opływowe nadwozia najnowszych typów i wykazują doskonałe wyniki, osiągając szybkości rzędu 190 km/godz. z silnikiem 2000 cc — 6 cyl. bez sprężarki.

Don.

PRZYPOMINAMY KOLEGOM Z JEDNOSTEK LOTNICZYCH

Samochodziarze w jednostkach lotniczych oprócz normalnej pielęgnacji silnika i innych zespołów samochodu muszą dbać jeszcze o szereg specjalnych agregatów. Okres letni, który cechuje w jednostkach lotniczych wzmożony wysiłek wysiłek wyszkoleniowy i ćwiczebny, zobowiązuje nas do szczególnie dokładnego przygotowania będących w stałym użyciu zespołów specjalnych oraz ich stałej konserwacji. Poniżej pozwalam sobie podać kolegom kilka wskazówek, które wypraktykowaliśmy już w naszej jednostce:

a) **dystrybutor benzynowy:**

1. przemyć cysternę według wskazówek „Warunków technicznych odbioru z remontu lotniczych samochodów specjalnych“ pkt. 2, lit. „a“. Według norm do przemycia jednej cysterny użyć 40 l. benzyny lotniczej,

2. sprawdzić szczelność wszystkich złączy i szwów spawania,

3. sprawdzić filtr benzynowy i przemyć tkaninę filtrującą,

4. zamienić smar na olej letni (olej samochodowy 10) w skrzynce odprowadzenia mocy,

5. sprawdzić i ewentualnie zamienić wszystkie siatki filtrujące i przeciwpożarowe,

6. sprawdzić stan wężów gumowych i uziemienia elektrycznego,

7. zaopatrzyć wszystkie dystrybutory w gaśnice o ładunkach letnich.

b) **Dystrybutor wodno-olejowy:**

1. wyczyścić przewody dymowe i komorę żarową, po czym zaplombować tę ostatnią,

2. przemyć zbiorniki — wodny i olejowy, po czym sprawdzić ich szczelność (patrz „Warunki techniczne odbioru z remontu lotniczych samochodów specjalnych“ pkt. 1, lit. „a“),

3. sprawdzić słuchowo pracę pomp oraz sprawność kół zębatych i skrzynek (powinny pracować cicho),

4. zamienić w skrzynkach włączania pomp i zębatych kół stożkowych smar na letni (olej lotniczy M. K.),

5. zamienić ładunki gaśnic na letnie.

c) **Rozrusznik silnika samochodowego:**

1. zamienić smar zimowy na letni w głównej skrzynce przekładniowej,

2. zamienić stary smar na nowy (towot) w pochwie górnych kół zębatych stożkowych,

3. zmyć stary smar z wałka poziomego górnej przekładni stożkowej, rury wewnętrznej mechanizmu podnośnikowego, wałka klinowego, wszystkich przegubów i gniazd oporowych drążków, po czym nasmarować na nowo,

4. sprawdzić i dociągnąć umocowanie wszystkich zespołów rozrusznika.

Nowe modele „Leylanda“

Znana u nas z autobusów używanych w PKS, fabryka „Leyland“ wypuściła cztery nowe typy samochodów ciężarowych,— wszystkie z silnikami Diesla o mocy 125 KM. Wozy, o których mowa, są ostatnim słowem techniki, jako wynik długoletniego doświadczenia tej fabryki i nowoczesnych wymagań transportu samochodowego. Rozpiętość ładowności tych wozów wyraża się cyfrą 7 do 15 ton. Są to:

— ciągnik „Beaver“ (Bóbr),

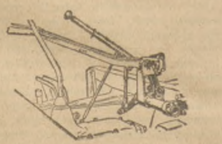
— samochód ciężarowy 6-kołowy — „Steer“ (Wół),

— samochód ciężarowy 6-kołowy „Hippo“ (Hipopotam),

— samochód ciężarowy 8-kołowy „Octopus“ (Ośmionóg).

—O—

Pomyslowo i oszczędnie fabryka „Unic“ umocowała na wspólnej podstawie dźwignię hamulca ręcznego i dźwignię dodatkowego biegu terenowego w swym ostatnim modelu wozu ciężarowego. (AZ).



Ze świata

Włoska firma Maretti wypuściła na rynek malutki samochodzik typ „La Citta“ (Miasto). Wyglądem przypomina on znany u nas dwuosobowy Fiat - Simca. Wyposażony jest w czterosuwowy, dwucylindrowy silnik o pojemności 350 cm³, chłodzony wodą, o 4.500 obr./min. Nadwozie wykonane z metali lekkich, hamulce hydrauliczne, szybkość maksymalna — 90 km/godz., zużycie benzyny 4 — 5 litrów na 100 km.

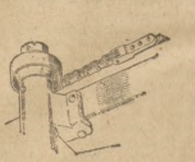
W Niemczech (strefa radziecka) zapoczątkowano budowę miniaturowego samochodziku „Champion“ o wadze 170 kg. wyposażonego w silnik 200 cm³, umieszczony z tyłu i chłodzony powietrzem. Koła szprychowe, niezależne zawieszenie, zużycie paliwa 4,5 l/100 km. szybkość przy obciążeniu (dwie osoby) 50 km/godz.

El.

Ostanio zastosowano nowy sposób umieszczenia bębnów hamulcowych. Są one mianowicie montowane po stronie zewnętrznej tarcz kołowych i mogą być odejmowane bez demontowania koła.

Konstrukcja ta ułatwia obsługę hamulca, nie przepuszcza ona również piasku i jest wodoszczelna. (E)

Francuska wytwórnia „Bernard“ dobrze rozwiązała problem ramion na wałkach rozpieraczy szczęk hamulcowych. Mianowicie, jak wskazuje rysunek, uniknięto w ogóle stosowania ramion przez przedłużenie stalowego cięgła kawałkiem łańcucha. (AZ).



—O—

Irmiskop

W Szwajcarji opatentowano wynalazek mechanika samochodowego Erwina Irmingera z Zurychu, nazwany Irmiskop. Przyrząd ten jest małym peryskopem, umożliwiającym dobrą widoczność do tyłu wozu. Praktyka wykazała bowiem, że w autobusach i wielkich samochodach ciężarowych nie ma dobrej widoczności wstecz.

Nowy wynalazek usuwa tą bolączkę. W podłodze kabiny kierowcy znajduje się małe okienko przez które kierowca patrzy na ziemię. Pod podwoziem umieszczone jest wypukłe zwierciadełko, które odbija obraz znajdujący się za tylnymi kołami. Widoczność jest tak dobra, że można dostrzec nawet najmniejsze przedmioty. Aby lusterko nie zanieczyściło się w czasie jazdy błotem i kurzem, można je z kabiny zasłonić tak, że jest chronione przed wszelkimi nieczystościami.

Budujemy wieszak do wyważania kół

Często kierowcy samochodów, szczególnie osobowych, zauważają bardzo nieprzyjemny, a czasem i groźny objaw chybotania kół przednich na boki. Ta wada zdarza się tylko na pewnych szybkościach, poniżej i powyżej których chybotanie ustaje. Chybotanie to znane jest w naszej (bardzo zresztą brzydkiej) gwarze, jako „shimmy".

Przyczyną tego chybotania jest przeważnie złe wyważenie kół przednich. Jeżeli mamy oponę wulkanizowaną, to zwykle nie nadaje się ona do użytku na kole przednim, gdyż wywołuje chybotanie. Jeżeli koło z taką źle wyważoną oponą podniesiemy na podnośniku, to zobaczymy, że koło to zawsze zatrzyma się w jednakowej pozycji, to znaczy, że cięższa jego część (tam, gdzie jest wulkanizowane) opada na dół. To właśnie złe wyważenie jest tak groźne przy szybszej jeździe i powoduje chybotanie kół.

Co robić, by wadę tę usunąć i mieć możność używania wulkanizowanych opon na przedniej osi?

Należy koła przednie wyważyć. Jeżeli przyjrzymy się na przykład kołom radzieckiego samochodu osobowego ZIS 110, to zauważymy na obwodzie tarcz kół przyczepione ciężarki. Są to właśnie ciężarki wyważające koła. Pozwalają one na rozwijanie bardzo dużych szybkości samochodem bez obawy powstania chybotania kół. Oczywiście nie należy ich nigdy zdejmować; byłby to wielki błąd.

Przed wojną mieliśmy w Polsce wiele przyrządów do wyważania kół, lecz niestety wszystkie one uległy zniszczeniu. Nie mamy ich teraz, a ponadto nasi mechanicy nie bardzo nawet wiedzą o konieczności wyważania kół i o tym, jak to jest ważne.

My jednak już wiemy i nie będziemy nigdy lekceważyli wyważenia kół. Ale chodzi o to, byśmy mogli bez specjalnych zagranicznych przyrządów sami wyważać koła przednie. Możemy to uczynić sami przy pomocy sporządzonego samemu podręcznego przyrządu, tak zwanego wieszaka do wyważania.

A więc uwaga! Budujemy wieszak!

Wykombinujmy skądkolwiek kawałek deski o grubości około 30 cm. Wytnijmy z tego kawałka krążek (ale dokładnie) o średnicy równej średnicy środkowego otworu tarcz kół przednich naszego samochodu. Krążek ten ma dość ciasno wchodzić w otwór tarczy koła. Oczywiście musimy bardzo dokładnie wymierzyć środek krążka O. Od środka krążka O poprowadźmy ołówkiem trzy linie, promienie, tak ułożone, by kąty między nimi wynosiły 120 stopni, czyli 1/3 obwodu krążka. Na przecięciu się tych promieni z obwodem krążka odmierzmy na obwodzie po trzy centymetry z każdej strony promienia. Wytnijmy wtedy kawałki krążka pomiędzy odmierzonymi częściami. Otrzymamy w rezultacie rodzaj trójkątnego wycinka — który służyć nam będzie do wycentrowania koła samochodu przy jego zawieszeniu.

Teraz wytnijmy drugi krążek, o średnicy nieco większej od poprzedniego. Umieśćmy nasz poprzednio wycięty trójkąt na tym nowym krążku dokładnie w środku i przybijmy go trzema gwoździami. W samym środku krążka O wkręćmy mocny haczyk z uszkiem.

Teraz zawieśmy linkę lub łańcuch w drzwiach naszego garażu i zakończmy ją u dołu oczkiem. Przyrząd do wyważania mamy gotowy.

Jak go używać? Oto bierzemy przednie koło naszego samochodu, wkładamy nasz wieszak do środkowego otworu tarczy koła od spodu i zawieszamy wieszak uszkiem za linkę lub łańcuch. Koło zawiśnie poziomo i zupełnie swobodnie. Gdy wahania koła uspokoją się, zauważymy, że koło (oczywiście wraz z oponą i dętką w stanie napompowanym) nie będzie wisiało poziomo, lecz nachyli się nieco w stronę cięższego miejsca. Wobec tego położymy na przeciwko cięższego miejsca ciężarek tak dobrany, by równoważył on dokładnie cięższe miejsce opony. Wyważenie prowadzimy tak długo, póki koło z oponą nie będzie wisiało zupełnie poziomo. Wtedy pozostanie przymocować ciężarek do obrzeża obręczy przy pomocy dwóch śrub i wyważenie gotowe. Po dokonaniu wyważenia sprawdzimy jeszcze raz koło na wieszaku i możemy to koło zakładać na przednią oś samochodu.

Mówiłem tutaj o sposobie wyważania kół przy pomocy założenia jednego ciężarka, dobranego odpowiednio co do ciężaru. Istnieje jeszcze lepszy sposób, przy którym używa się dwóch jednakowych ciężarków, które przez właściwe rozstawienie zmniejszają lub zwiększają swój ciężar wypadkowy, bez konieczności ich powiększania lub zmniejszania, ale o tym powiem innym razem.

Kierowcy i Koledzy! Nie lekceważcie chybotania kół przednich! Przywiązujcie wielką wagę do wyważania kół przednich! Słuchajcie rad starego Kierza, a nie pożałujecie tego. *J. Kierz, mechanik.*

Kierownica «super-elastyczna»



Różnorakie koła kierownicze produkowane dotychczas, wykazywały dążność do zachowania jak największej elastyczności. Ostatnio jednak fabryka „Delahaye" zastosowała w swych wozach kierownicę „super-elastyczną" nie bardzo efektowną, niemniej jednak praktyczną. (AZ)



Naprawioną gumę montuj zawsze powoli. Będze to i tak znacznie szybciej, niż byś miał ją jeszcze raz łatać i montować. (AZ)

Uwaga magazynierzy!

Jak przechowywać dętki i opony

Oprócz zasad racjonalnego używania ogumienia należy zapoznać się z należytym przechowywaniem i magazynowaniem nieużywanych dętek i opon. Na nic się bowiem nie zda cała staranność kierowcy, jeżeli dostanie do użytku zniszczone i zleżałe ogumienie.

Pomieszczenie do przechowywania opon i dętek nie może być ani zbyt wilgotne, ani zbyt suche i musi w nim panować odpowiednia temperatura, wynosząca około 10—14° C.

Na przechowanie ogumienia kół samochodowych nadają się najlepiej suche piwnice lub pomieszczenia na parterze, lecz w budynkach o grubych murach. Niewłaściwe są pomieszczenia zawilgocone lub zbyt przewiewne strychy.

W pomieszczeniu do przechowywania ogumienia należy utrzymywać temperaturę 10 — 14° C, a zatem muszą to być pomieszczenia ogrzewane, przy czym temperaturę należy sprawdzać termometrem.

W czasie upałów należy pomieszczenia przewietrzać, pamiętając, aby nie wysuszyć ich nadmiernie i w tym celu w razie potrzeby ustawiać w nich naczynia z wodą, która parując nasyca powietrze wilgocią.

Silne przeciągi wysuszają gumę i czynią ją łamliwą i przy przewietrzaniu magazynu należy o tym pamiętać.

Szyby okienne pomieszczenia, w którym magazynowane są opony i dętki, muszą być kolorowe, najlepiej różowe (nie zaciemniają zbytnio pomieszczenia). Białe pomieszczenia słoneczne źle wpływają na gumę.

Zarówno dętki jak i opony nie mogą być składane bezpośrednio na podłodze, lecz należy do tego celu zaopatrzyć magazyn w półki lub jeszcze lepiej okrągłe wieszaki. Dolna półka powinna znajdować się na wysokości 10 cm ponad ziemią.

Dętki należy magazynować układając je w stosy lub wieszając na wieszakach. Przed zmagazynowaniem należy je lekko napompować i natalkować. Jeżeli dętki są zmagazynowane na wieszakach, to należy je co kilka dni przekręcać o 90°, aby nie wisiały stale w tym samym położeniu, co może wpłynąć na ich zdeformowanie.

Opony można przechowywać na półkach w stosach, jednak nie więcej niż 8 sztuk w stosie lub na wieszakach. Jeżeli opony są nowe, należy je przechowywać w oryginalnym opakowaniu, jednak należy zwrócić uwagę, czy opakowanie nie jest zawilgocone, ponieważ w tym wypadku należy je rozpakować i przechowywać normalnie.

Wieszaki do tętek i opon muszą być tak wykonane, aby miały ten sam promień krzywizny co i dętki lub opony, czyli muszą być dostosowane do ich kształtu. Przechowując ogumienie należy dążyć do stałego odświeżania zapasu, trzymając się zasady, że nie powinno ono leżeć na składzie dłużej niż 6 miesięcy. W tym celu każda opona czy dętka, kóra przychodzi do magazynu na przechowanie, powinna być oznaczona datą zmagazynowania. Trzymając się tej zasady unikniemy pomyłek przy wydawaniu ogumienia do użytku i pozbywać się będziemy z magazynu opon i dę. dłużej leżą na składzie.

Poza omówionymi zasadami, które dotyczą specjalnie przechowywania ogumienia kół samochodowych, nie można zapominać o ogólnych przepisach bezpieczeństwa ogólnego i specjalnie pożarowego.

C. W.

Jak uchronić samochód od pożaru

Każdy samochód winien być zaopatrzony w małą gaśnicę pianową, a kierowca obowiązany jest znać sposób jej użycia.

Dla uniknięcia powstania pożaru na samochodzie należy zachowywać ostrożność przy zapalaniu zapałek i paleniu papierosów w pobliżu samochodu. Podczas prowadzenia samochodu, kierowcy wogóle palić nie wolno. Nie wolno podnosić maski silnika i dokonywać napraw układu zasilania w paliwo z papierosem w ustach. Przy „kichaniu" w gaźnik i „strzałach" w tłumiku trzeba natychmiast zmniejszać ilość obrotów wału silnika. Nie dopuszczać względnie usuwać przeciekanie paliwa przez nieszczelne połączenia; usuwać ślady przelanej benzyny i oleju ze wszystkich części zewnętrznych samochodu, z silnika i od strony wewnętrznej maski. Nie przechowywać w samochodach ciężarowych dużej ilości używanych i przesiąkniętych benzyną i olejem szmat, koców i innych materiałów. Przy napełnianiu zbiorników benzyną nie wolno pod żadnym pozorem rozniecać ognia lub palić tytoniu w pobliżu miejsca, gdzie napełnianie się odbywa. Ponadto trzeba zwracać baczną uwagę, aby benzyny nie rozlewać, a gdy przypadkiem to już się stało, mokre miejsce należy natychmiast zasypać piaskiem.

W razie pożaru gaźnika, o ile na samochodzie znajduje się kran dopływu paliwa do gaźnika, należy go natychmiast zamknąć oraz „dodać gazu", aby silnik szybciej zużył zawarty w gaźniku zapas benzyny.

Jeśli samochód nie posiada kranu dopływu paliwa do gaźnika, wówczas nie należy dodawać gazu, lecz starać się zdusić ogień W obu wypadkach pożar gaźnika gasić gaśnicą, a w razie braku tejże, nakryć płomień, brezentem, czapką, zadusić szmatami lub gasić piaskiem i ziemią, ale nigdy nie wodą, która może bardzo łatwo rozszerzyć ogień.

Po ugaszeniu pożaru piaskiem lub ziemią trzeba gaźnik i cały silnik dokładnie oczyścić.

Jeśli ogień rozszerza się na silnik, gasić gaśnicą i wołać o pomoc. Pierwszym obowiązkiem osób przybyłych z pomocą powinno być usunięcie innych samochodów, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie.

W wypadku powstania ognia pod samochodem pierwszym obowiązkiem kierowcy jest przesunąć samochód, a ogień stłumić piaskiem lub gaśnicą. O ile ogień powstał wskutek zapalenia się rozlanej benzyny nie wolno pod żadnym pozorem używać wody.

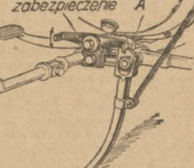
Jeśli pali się tylko nadwozie samochodu, trzeba jak najszybciej zastosować gaszenie wodą, przy czym w pierwszym rzędzie oblewać zbiornik benzyny, gdyż ogrzana benzyna, szybko parując, może rozerwać zbiornik.

W wypadku zapalenia się na samochodzie izolacji przewodów elektrycznych, należy je odłączyć od baterii akumulatorów i okładać tlące się miejsca mokrymi szmatami.

Z drobiazgów motocyklowych

BOCZNY STOJAK UŁATWI CI ZAPARKOWANIE

Dość uciążliwe podnoszenie motocyklu na stojak centralny lub tylni, dało się we znaki nie jednemu z jeżdżących Ostatnio większość produkowanych motorów posiada szybko wysuwany stojak boczny. Ci, którzy nie mają nowego motocyklu, a chcieliby wykonać takie urządzenie u siebie, mogą wykorzystać załączony opis i rysunek.



Wykonanie samej nóżki nastręczy pewnych trudności, gdyż trzeba dobrać materiał „sprężysty", a nie łamliwy. Najlepiej zrobić to z rurki, a nie z pręta. Sworzeń na którym trzyma się podnóżek trzeba przedłużyć i w miejscu osadzenia nóżki wykonać go na dokładny wymiar (oczywiście bez gwintu). Na samej korbie podnóżka trzeba przykręcić, lub przyspawać kawałek płytki mocującej zabezpieczenie stojaka. Samo zabezpieczenie wykonać można z dobrego, stalowego płaskownika, a w miejscu jego umocowania dać sprężynę spiralną, która będzie go przyciskać prawym końcem do specjalnie obrobionej części nóżki. Miękką sprężynę naciągową można przymocować do jednej ze śrub osłony łańcucha. Zrozumiałe jest, iż wykonując stojak boczny należy pamiętać, że motor nie może być bardzo przechylony na stronę podparcia, tylko winien stać najwyżej o 10—15° odchylony od pionu. W przeciwnym razie stojak się zegnie lub złamie.

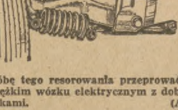
MOC SILNIKA POZNASZ PO WYDECHU

Jednym z głównych objawów świadczących o mocy silnika tak benzynowego jak i ropowego jest przebieg spalania. Jeżeli bowiem z wysokiego sprężania mamy otrzymać dużą moc, spalanie musi być szybkie i całkowite. Wydech czystego gazu świadczy o dobrym stanie silnika i o właściwie ustawionym gaźniku. Są już w niektórych krajach w użyciu specjalne przyrządy do badania gazów wydechowych i ich składników celem ustalenia, w jakim stanie znajduje się silnik i jego zespoły.

A. Z.

Nowe zawieszenie

Nowe rozwiązanie zawieszenia tylnych kół podaje nieznana bliżej fabryka „Tudor".



Próbę tego resorowania przeprowadzono na ciężkim wózku elektrycznym z dobrymi wynikami. (AZ)

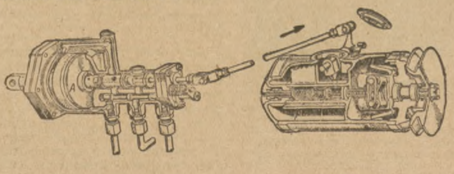
NOWOŚCI TECHNICZNE

AUTOMAT DO ZMIANY BIEGÓW.

Dążeniem konstruktorów jest jak najdalej idąca automatyzacja w prowadzeniu samochodu. Tak więc nowym pomysłem na tej drodze jest wyprodukowany ostatnio automat do zmiany biegów. Urządzenie to, składające się z odśrodkowego regulatora i mechanizmu hydraulicznego, można wmontować do każdego samochodu.

Zasada działania jest następująca: regulator odśrodkowy, zewnętrznie nie większy niż prądnica samochodowa, jest napędzany paskiem pompy wodnej. Przy wzrastających obrotach ciężarki rozchylając się powodują ruch dźwigni i nadają kierunek pracy cięgła zgodny ze strzałą. Cięgło połączone z mechanizmem hydraulicznym, porusza tłok (A) w tym samym kierunku. Następuje więc stopniowe zwiększenie ciśnienia cieczy zawartej w mechanizmie hydraulicznym. Dalej praca polega na otwarciu się pierwszego zaworka kulkowego, który otwiera przepływ cieczy przy ciśnieniu, np x, po dalszym zwiększeniu ciśnienia, np do y otwiera się zaworek drugi a w końcu i trzeci. Odwrotnie przełączanie odbywa się w podobny sposób. 3 przewody hydrauliczne zakończone są tłoczkami i ramionami poruszającymi wodzik w skrzyni biegów. Tak więc, kierowca mając automat zmiany biegów i hydrauliczne sprzęgło, prowadzi wóz operując jedynie kierownicą, pedałem przyśpiesznika i hamulcem.

A. Z.



Samochodziarze wzorowymi żołnierzami na letnich ćwiczeniach

Samochodziarze jednostki otrzymali w rozkazie dziennym dowództwa pochwałę.

Historia pochwały ma swój początek jeszcze w czasie transportu jednostki na obóz. Wśród panującego na rampie kolejowej ruchu wyróżnili się sprawnie ładujący na odkryte platformy, równo chłodnicami w jedną stronę, kierowcy pod przewodnictwem bomb. Kaseji Zygmunta. Bombardier Kaseja jeszcze przed wyjazdem pomyślał o przygotowaniu urządzeń pomocniczych służących do wjazdu na platformie i umocowania samochodu tak, by przy wstrząsie nie groziło obsunięcie się. Nic więc dziwnego, że praca poszła sprawnie. Tymbardziej że z inicjatywy kierowców ZMP-owców ładowanie odbywało się zespołowo, co znacznie przyśpieszyło czas wykonania tej pracy. Po przybyciu na obóz bomb. Kaseja, wzorowy kierowca, który nie był jeszcze ZMP-owcem, widząc jak czynnie organizacja dopomaga do lepszego wykonania zadań postawionych przed jednostką, postanowił wstąpić do ZMP. Po przybyciu na obóz równie sprawnie przystąpili kierowcy do budowy polowych garaży. W pracy tej wyróżnili się kierowcy: kpr. Mikuła i szer. Danyńsk.

Również mechanicy jednostki — bomb. Tomczak, kan. Jabłecki, kan. Tokarczyk, kan. Rosołowski — nie próżnują. Natychmiast po wyładowaniu transportu sprawdzili stan wszystkich samochodów, dzięki czemu drobne niesprawności mogące stać się powodem nie wykonania przez transport jednostki zadań bojowych, zostały na czas usunięte. Kierowca Omyła i mech. Czyżewski naprawili zaś jeden samochód wymagający średniego remontu, dzięki czemu uniknięto konieczności transportowania go do Krakowa.

Park polowy samochodziarzy jednostki świeci czystością wszystkie wozy mają swoje wykopy dobrze zamaskowane przed widzialnością „nieprzyjacielskiego" lotnika murawą i gałęziami. Przy wjeździe do każdego wykopu znajduje się tabliczka z numerem wozu i nazwiskiem kierowcy. W wypadku, gdy w czasie ćwiczeń kierowcy dłużej garażują na otwartym powietrzu, pamiętają, by zakryć opony chrustem przed działaniem bardzo szkodliwie odbijających się na oponach promieni słonecznych.

Dzięki troskliwej opiece mechaników i kierowców wszystkie samochody jednostki mimo stałego wykonywania trudnych zadań ćwiczebnych są stale gotowe. Przykładowe wypełnianie obowiązków przez wszystkich kierowców znalazło odbicie w rozkazie udzielającym samochodziarzom pochwały i wyróżniającym ich jako wzorowych żołnierzy na obozie.

ppor. Kmita Jan



Strz. Adamczyk Tadeusz kierowca terenowego samochodu w rembertowskiej jednostce wojskowej udowodnił, że potrafi dbać o swój wóz. Przez staranny przegląd okresowy, przez systematyczną konserwację osiągnął dodatkowy przebieg międzynaprawczy. Jako zdolny kierowca i dobry mechanik pozyskał sobie uznanie ze strony kolegów i pochwałę swych przełożonych.



Brak tablicy z numerem rejestracyjnym kwalifikuje kierowcę do rubryki piratów drogowych. Nic więc dziwnego, że strz. Sadowski Tadeusz przykręca starannie „swoją wizytówkę".



Nawet w warunkach polowych nie wolno zapominać o koniecznych pracach okserwacyjnych. Kpr. Tadiko Jan, st. strz. Słowikowski Bugeniusz i strz. Cholewiński Wacław czyszczą bębny hamulcowe ciężarowego samochodu.

Obliczamy ładowność samochodu

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kamunikacyjnych Nr 16 z 1949 r. Ministerstwa Komunikacji ukazała się Instrukcja o ładowności samochodów ciężarowych, o której wspomnialiśmy w numerze 8 „Za Kierownicą". Ze względu na ważność tej Instrukcji powracamy do niej, podając przykłady obliczenia ładowności samochodu. Wychodźmy z zasady, że niewykorzystanie pełnej ładowności samochodu jest rozrzutnością sprzeczną z akcją „O", a przeładowanie go ponad ustalon w tonach ładowność — karygodnym niszczeniem samochodu. Aby nie popełnić ani jednego, ani drugiego błędu (niedoładowanie lub przeładowanie) musimy znać sposoby obliczania ładowności samochodu.

Powiedzmy dla przykładu, że mamy przewieźć pawną ilość metrów sześciennych piasku na budowę. Rozporządzamy samochodem Fiat 666 N7 o ładowności 7 ton. A więc wiemy, że nasz samochód może zabrać 7 ton materiału. Aby wiedzie, czy ten materiał pomieści się w skrzyni nadwozia samochodu musimy znać jej pojemność. Pojemność skrzyni w metrach sześciennych obliczymy mnożąc długość skrzyni przez jej szerokość i wysokość, da to nam: $4{,}75 \times 2{,}2 \times 0{,}6 = 6{,}27\ m^3$. A więc wiemy już, że nasz samochód może zabrać materiału o objętości 6,27 m^3. Teraz musimy się dowiedzieć ile metrów sześciennych piasku mieści się w jednej tonie. Odczytujemy to z tabeli Instrukcji o ładowności, która nam mówi że 1 ona piasku ma objętości 0,66 m^3, czyli że objętość 7 ton piasku będzie wynosić 4,62 m^3. Poprzednio obliczyliśmy, że nasz samochód jest zdolny do pomieszczenia 6,27 m^3 materiału o wadze 7 ton. Ale 7 ton piasku to tylko 4,62 m^3, zostaje nam zatem na samochodzie miejsca na 1,55 m^3. Czy zatem mamy ładować dalej piasek, aby wypełnić nim całą pojemność skrzyni? Nie, bo musimy pamiętać, że te 4,62 m^3 już załadowane na samochód, pomimo iż cała skrzynia nie została wykorzystana, waży 7 ton, to jest taki ciężar do jakiego przewiezienia samochód nasz jest zdolny. Jakiekolwiek dalsze doładowanie byłoby przeciążeniem samochodu bardzo dla niego szkodliwym.

Weźmy drugi przykład — na tym samym samochodzie mamy przewozić buraki cukrowe. Z tabeli odczytamy, że objętość 1 tony buraków cukrowych wynosi 1,82 m^3. Czyli że 7 ton buraków ma objętość $1{,}82 \times 7 = 12{,}47\ m^3$. Czyli, że objętość ich jest dwa razy większa od objętości naszej skrzyni samochodu. Ciężar buraków wypełniających naszą skrzynię do pełna będzie ważyć raptem 3,44 tony, a samochód nasz może zabrać 7 ton, czyli będzie niedoładowany o 3,5 tony. Czy mamy zatem tym się zadowolić, że samochód jest pełny i w ten sposób nie wykorzystać jego właściwej ładowności? Nie — bo możemy łatwo dobudować z desek nadstawki na naszą skrzynię i wskutek tego powiększyć jej ładowność o brakujące 6 m^3, aby wyzyskać pełną ładowność samochodu wynoszącą 7 ton.

Tych przykładów możnaby mnożyć bez lku. Wystarczą te dwa, żeby nas przekonać jak potrzebną jest tego rodzaju instrukcja o ładowności, która nam zezwoli na właściwe i racjonalne eksploatowanie samochodów ani ich nie przeciążając, ani też nie dopuszczając do niewykorzystania ich ładowności.

(Instrukcja ta jest do nabycia w „Wydawnictwach Komunikacyjnych" Warszawa, ul. Kazimierzowska 52).

W.



§ W związku z artykułem o złym parkowaniu w mieście, zdołaliśmy zaobserwować nieoczekiwany odruch kierowcy wozu A-78879 który nie tylko że złamał przepis parkując na przystanku, ale stwierdził w rozmowie, że wie, iż stać mu w tym miejscu nie wolno, ale nie odjedzie, bo mu tu jest wygodnie czekać. Było to w dniu 20.V.49, około godz. 13 min. 35, na Krakowskim Przedmieściu przed gmachem Prasy Wojskowej. Zielony Fiat A-78879, stał dość długi czas dokładnie na przystanku autobusów i trolleybusów, uniemożliwiając swobodne wsiadanie i wysiadanie oraz zmuszając pojazdy MZK do zatrzymywania się obok niego lub za nim. Równocześnie kierowca ten naruszył przepis o nie zatrzymywaniu się na 10 m od rogu ulicy. Bo akurat w tym wypadku było tylko 6 — 7 m.

Sądzimy, iż w przyszłości kierowca wozu A-78879 nie będzie zasłaniać się wstyportera, gdy postępowanie jego będzie już dliwie przed objektywem naszego fotorezgodne z przepisami ruchu.

§ Na skrzyżowaniu ulicy Filtrowej z Al. Niepodległości, 6 maja o g. 14 min. 10 nastąpiło zderzenie dwóch samochodów ciężarowych:

1. Ford V 8 Nr. rej. A-79096 z Woj. Przedsiębiorstwa Budowlanego.
2. Fordson V 8 Nr. rej. A-77786 z Państw. Przedsiębiorstwa Budowlanego.

Samochód ciężarowy Fordson, jadąc ulicą Filtrową miał zamiar skręcić w prawo w Al. Niepodległości. W tym momencie nadjechał z tego samego kierunku samochód ciężarowy Ford i skręcając w ul. Filtrową ściął zakręt jak tylko można było najbardziej. Kierowca Forda przeliczył się i tylnym kołem zawadził o przednie koło wozu Fordson, powodując pęknięcie wąsa kierowniczego. Wypadek został zlikwidowany przez milicjanta. Należałoby również pouczyć kierownika transportu z Państw. Przedsiębiorstwa Budowlanego, iż wozu ze spawanym wąsem kierowniczym nie należy wypuszczać na miasto. Wąs kierowniczy w samochodzie Fordson pękł w miejscu spawania.

W czasie gdy oba wozy oczekiwały na przybycie milicjanta, jezdnia ulicy Filtrowej była przez nie zamknięta. W tym momencie nadjechała od strony ul. 6-go Sierpnia Skoda Nr. rej. A-79530. Kierowca tego wozu widząc zatarasowaną drogę nie pojechał dalej, by zrobić objazd ul. Wawelską, lecz jak przystoi na rasowego pirata, cofnął wóz do tyłu i z rozpędem przeskoczywszy krawężnik pojechał chodnikiem radośnie trąbiąc.

Szwedzka pomysłowość

Problem jazdy samochodów z kilku przyczepkami zajmuje techników z całego świata. Zagadnienie to nabiera szczególnej wagi przy mijaniu zakrętów i w wielkich miastach.

W Szwecji zaprojektowano urządzenie, które ma na celu pokonanie tych trudności. Przyczepki są zaopatrzone w stalowy drążek oddziaływujący automatycznie na przednie koła, które wychylają się tak, że przyczepa jedzie dokładnie po śladach ciągnika. Ponadto przyczepki zaopatrzone są w pneumatyczne hamulce, które działają jednocześnie z hamulcami wozu ciągnącego. (U).

—O—

AKCJA „H"

Nie goń czasu, bo i tak go nie dogonisz. Przez wsie i miasteczka jedź powoli. Pamiętaj, że tzw. trzoda chlewna, to cenna i smaczna rzecz. (AZ)



CHŁODZENIE WTRYSKIWACZY

Zagrzewanie się wtryskiwaczy w motorach wysokoprężnych powoduje koksowanie się ropy, przez co traci ona swą sprawność, a wtryskiwacze przestają funkcjonować należycie. Uszkodzenia powstałe w ten sposób w wtryskiwaczach prowadzą do nieregularnego biegu silnika, ciężkiego zapalania, a nawet unieruchomienia. W warsztatach doświadczalnych „Bataafsche Petroleum Mij" wyprodukowano, po długich badaniach i przeróbkach pierwsze wtryskiwacze chłodzone. Proces chłodzenia odbywa się pomiędzy suwami pracy, przy pomocy nafty pompowanej przez specjalną pompkę niskiego ciśnienia. Nafta dopływa do wtryskiwacza, opływa go, studzi i wraca do zbiorniczka. Tak więc problem „zapiekania się" wtryskiwaczy został pomyślnie rozwiązany.

AZ.

Z listów do Redakcji

POLSKIE KONSTRUKCJE AMATORSKIE

Ob. Redaktorze!

W ostatnich czasach wzbudziły duże zainteresowanie i są bacznie obserwowane prace mechaników amatorów, których specjalnie bogaty przegląd dała nam wystawa w Pradze Czeskiej.

W Polsce również pojawiły się pierwsze prace na tym polu. Pisaliśmy już o małym samochodziku konstrukcji inż. Jakubczyka z Chorzowa. Obecnie inż. Adler, pracownik Centralnego Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego zbudował zupełnie własnoręcznie mały samochodzik. Konstrukcja jest całkowicie własnego pomysłu i wykonana osobiście aż do najdrobniejszych szczegółów, bez użycia elementów innych pojazdów, z wyjątkiem silnika.

Samochodzik ten powstawał w ciągu 8 miesięcy, bowiem pracy przy nim mógł się poświęcić konstruktor tylko w godzinach pozabiurowych. Samochód odbył już próbną jazdę z Bydgoszczy do Warszawy, zdając doskonale egzamin sprawności i użyteczności.

Podwozie jest trzykołowe, postawione na małych kołach lotniczych o promieniu tocznym 48 cm. Prześwit między podwoziem i ziemią około 28 cm, co okazało się wielkością zupełnie wystarczającą. Przednie zawieszenie dwóch kół niezależne, uzyskane przez zamocowanie zwrotnic w górnej części na resorze piórowym poprzecznym, w dolnej na dwóch wahaczach.

Tylne koło osadzone jest na silnym wahaczu przymocowanym do ramy i zaopatrzone w widelec połączony teleskopowo z drugim sztywnym punktem, co doskonale widać na zdjęciu.

Przeniesienie układu kierowniczego stanowi zębatka połączona z wąsami sworznia zwrotnicy. Ponieważ siedzenie kierowcy jest silnie wysunięte do przodu, drążek kierownicy ma położenie prawie poziome. Dobre rozmieszczenie ciężaru daje doskonałą stateczność przy jeździe.

Silnik DKW — 300 cm³, dwusuwowy chłodzony powietrzem umieszczony jest z tyłu. Nad silnikiem osadzony jest wentylator napędzany paskiem od wału silnika, zamknięty w obudowie z blachy, kierującej strumień powietrza na cylinder. Pasek wentylatora napędza jednocześnie prądniczkę.

Lewarek skrzyni biegów połączony jest ze skrzynią biegów cięgłem. Przeniesienie mocy na tylne koło odbywa się przez łańcuch. Konstrukcja przewiduje możność zmiany kół małych na normalne motocyklowe, przy zmianie jedynie trybu łańcuchowego przy kole tylnym.

Silnik zaopatrzony jest w rozrusznik elektryczny. Przez silniejsze naciśnięcie dźwigni rozrusznika otwiera się dekompresator, umożliwiając przedmuchanie cylindra. Rozrusznik, przy zmianie kierunku obrotów, przewidziany jest jako napęd przy jeździe wstecz.

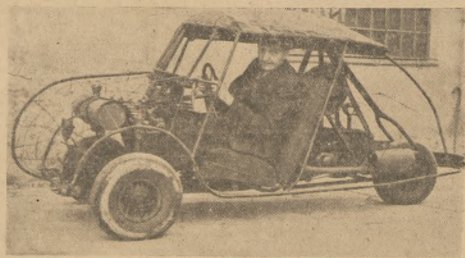
W przodzie umieszczona jest bateria 6V i zbiornik na benzynę (wykonany z kawałka rynny).

Karoseria dwuosobowa, limuzyna. Szkielet zrobiony został z cienkich rurek stalowych i zawieszony jest na podwoziu w trzech punktach. Nie jest jeszcze obudowany blachą, ponieważ konstruktor nie może jej otrzymać i wobec trudności ma zamiar pokryć samochód chwilowo brezentem.

Na dobrej drodze przy obciążeniu dwoma osobami samochodzik osiąga szybkość 70 km/godz. przy użyciu paliwa 4,5 l./100 km. Wóz charakteryzuje się dobrym zrywem. Waga około 200 kg.

Należy podkreślić raz jeszcze, że konstrukcja jest zupełnie własnego pomysłu i wykonana całkowicie osobiście przez inż. Adlera.

Szklarzyk.



Inż. Adler (nomen-omen) za kierownicą swego autobąka.

Doświadczenia z ćwiczeń letnich

Jak orientuję się z samochodu podczas jazdy

Sami wiecie, koledzy, jak nieraz trudno jest zorientować się z szybko jadącego samochodu w terenie. Pół biedy jeszcze, jak jedziemy po dobrej drodze bitej, zaopatrzonej gęsto w znaki kierunkowe. Cała sprawa komplikuje się jednak bardzo, gdy znajdziemy się na drogach polnych, w mało przejrzystym terenie, jak ma to miejsce na ćwiczeniach i w warunkach wojennych. Wtedy nieraz i przystawanie nie pomoże (jest to zresztą bardzo poważna strata czasu, mogąca spowodować niewykonanie zadania bojowego), a nawet zdarza się, że zabłądzimy.

Ażeby temu zapobiec, należy się odpowiednio do każdego wyjazdu przygotować. My robimy to zawsze w następujący sposób:

Wykonujemy dokładny szkic marszruty (na podstawie mapy), na którym zaznaczamy wszystkie charakterystyczne punkty, jak np. krzyże, kościoły, mosty, góry, linie kolejowe, cegielnie, kwadraty lasu itp. odległości na szkicu — od punktu do punktu — oznaczamy w kilometrach, zakreślając napisaną cyfrę kołem.

W czasie jazdy szkic taki przyklejamy sobie na przedniej szybie, aby go mieć zawsze przed oczyma i obserwujemy go równocześnie z licznikiem kilometrów. Licznik pokazuje nam dokładnie, czy jedziemy dobrą drogą. Jeżeli bowiem nie napotkamy w określonej ilości kilometrów punktu charakterystycznego, oznacza to, że popełniliśmy pomyłkę. Ponieważ punkty charakterystyczne są dość gęsto rozmieszczone, mamy zawsze możliwość naprawienia jej bez specjalnej straty. Tak naprzykład, jadąc w zeszłym roku na ćwiczeniach jako samochód rozpoznawczy drogi, poza wsią Lipka Mała, napotkałem nagle rozwidlenie dróg. Pojechałem po drodze bardziej uczęszczanej; droga prowadziła przez las. Według mego obliczenia, las jednakże powinien mieć 1,5 km długości, podczas kiedy ja jechałem tylko 0,5 km, wiedząc więc, że jest to droga nieodpowiednia, natychmiast zawróciłem na właściwą.

Szkic taki wraz z licznikiem pozwala nam poza tym zawsze dokładnie ustalić własne położenie, w którym się w danej chwili znajdujemy.

Sposób ten jest bardzo praktyczny również podczas jazdy nocnej, z tym tylko, że nie należy wówczas zaznaczać mało widocznych w nocy przedmiotów, jako punktów charakterystycznych. Punktami takimi mogą pozostać na przykład: kościoły, mosty, większe osiedla, skrzyżowania dróg itp. widoczne nawet w ciemnościach. Z praktyki okazuje się, że na skutek rzadszego rozłożenia w czasie jazdy nocnej punktów charakterystycznych, dobrze jest w większych, oznaczonych na szkicu miejscowościach stawać i sprawdzać prawidłowość jazdy.

W wypadku, gdy jadę w kolumnie, na czele której przeszły już samochody rozpoznawcze, wówczas posługuję się śladami opon, jadących przed nami własnych samochodów. Ażeby jednak nie zmylić śladu, dobrze jest zapamiętać sobie szczegół charakterystyczny kroju bieżnika poprzedzającego samochodu.

kpr. Marciniak

PRACUJEMY DLA PAŃSTWA

Ob. Redaktorze!

Działalność, jaką prowadziła „Sekcja Młodych" w r. 1948, równała się właściwie zeru. Dlaczego tak było? Kto był temu winien?

Po szerokiej dyskusji doszliśmy do wniosku, że winę za to ponosi przede wszystkim zarząd sekcji, który mało interesował się istotnym zadaniem naszej działalności, a poza tym sami członkowie.

Z miejsca postawiliśmy sprawę ostro. Dotychczasowy zarząd usunięto, a tych kolegów, którzy nie przykładali się do pracy zawiesiliśmy w prawach członków, bądź też usunęliśmy z naszych szeregów. Szczególnie zajął się zreorganizowaniem dotychczasowej działalności sekcji nasz kpt. Kaczkowski, któremu za to pozwolę sobie serdecznie podziękować oraz wyrażam dlań najwyższe uznanie.

Od tej chwili praca ruszyła innym torem. Postanowiliśmy jednomyślnie zaofiarować bezinteresownie swe umiejętności i pomoc poszczególnym ośrodkom motoryzacyjnym w Warszawie. Zobowiązaliśmy się w godzinach wolnych od nauki opracować sami tablice poglądowe (elementy samochodu w przekroju).

Pierwszym naszym występem stały się zakłady obsługi autobusów PKS na Woli. Praca miała się odbyć w nocy, gdy samochody po całodziennej jeździe stoją w zajezdni. Jak chętnie ustosunkowaliśmy się do nocnej pracy, która bądź co bądź nie jest lekka ze względu na ogarniające znużenie i sen, świadczy fakt, że na 10 osób (tyle mogło na razie pójść) zgłosiło się ponad 20 ochotników.

W sobotę 14 maja b. r. o godz. 19.30 grupka wybranych udała się na teren PKS. na Wolę. Tutaj zostaliśmy niezwykle mile powitani przez załogę stacji i po przebraniu się w kombinezony wzięliśmy się do roboty. Praca polegała na obejrzeniu wraz z majstrem wyznaczonego wozu, znalezieniu przyczyny niedomagania tej czy innej instalacji, oraz naprawy względnie wymiany części uszkodzonej. A więc w „Chaussonach" przeważnie zacinał się automat do otwierania drzwi oraz niezbyt funkcjonował mechanizm skrzynki biegów i sprzęgła.

W „Dodge'ach" przeważnie ciekły chłodnice, wobec czego trzeba było je wymieniać na nowe. Uszkodzone chłodnice odsyłaliśmy do blacharza. Najcięższa robota przypadła trzem naszym kolegom, którzy mieli do wymontowania tylny resor „Fiata". Resor ten, o ile się nie mylę, ważył bagatelę... 130 kg. i jak wyraził się jeden z mechaników, wymiana jego miała trwać 7 godzin. Tymczasem nasi chłopcy poradzili sobie z nim w ciągu 4 godzin. Należy dodać, że wymiany resoru nie można było dokonać nad kanałem. Wóz podniesiono na lewarze i kilku kolegów na zmianę leżąc pod wozem odkręcało śruby. Przyczyną, dla której musiano zmienić resor, było pęknięcie dwóch piór.

Praca była różnorodna. Np. w jednym z „Fiatów", jak zanotował kierowca tego wozu, w przednim lewym kole coś w czasie jazdy stukało. Bądź tu człowieku mądry i znajdź od razu „feler". Ale i na to znalazła się rada.

Praca prowadzona pod kierunkiem mechaników szła szybko i sprawnie. Wozy, które miały być przygotowane na codzienny wyjazd, zostały punktualnie „odstawione". Pracowaliśmy od godz 9-ej wieczór do 5 rano i co najważniejsze, robiliśmy powierzoną nam pracę dobrze i szybko. Wychodząc z zajezdni pozostawiliśmy po sobie dobre wrażenie, które wyraziło się m. in. w podziękowaniu, jakie nam złożył szef mechaników ob. Turek. Idący na Pragę „Chausson" zabrał nas, co było dla nas wygodą, gdyż błyskawicznie znaleźliśmy się w domu. Tyle, jeśli chodzi o PKS.

Prócz tego mamy zamiar nawiązać łączność z ośrodkiem maszynowym „Samopomocy Chłopskiej" i tam zaofiarować bezinteresownie swą pomoc przy obsłudze traktorów na wsi. Jak przychylnie ustosunkował się do naszej działalności Automobilklub Polski świadczy fakt, że otrzymaliśmy do dyspozycji bogaty materiał na opracowanie wspomnianych tablic poglądowych. Należy dodać, że tego rodzaju materiał jest jedyny w Polsce.

Naszym przyszłym zamiarem jest urządzenie przy końcu czerwca tego roku obozu szkoleniowo - treningowego dla członków sekcji. Jak poinformował nas kpt., Kaczkowski — GUKF wyasygnował dla nas na ten cel b. poważne sumy pieniężne, z których pewną sumę przeznaczymy na zakup benzyny. Świadczy to o dużym zrozumieniu naszych potrzeb, za co składamy GUKF-owi najserdeczniejsze podziękowanie. Sprawa, która nas w tej chwili najbardziej zajmuje, jeśli chodzi o obóz, to — samochody. Na razie nie wiemy skąd je zdobyć.

Z inicjatywy zarządu sekcji zawiążemy własne koło ZMP, gdyż jak się orientuję, większość członków należy do tej organizacji, ale są rozsypani po różnych kołach w Warszawie. W celu zawiązania jak najściślejszej łączności między sobą, jako członkowie ZMP, chcemy mieć własne koło i własny zarząd.

W naszych szeregach mamy uczniów różnych uczelni i szkół. A mianowicie: — Politechnika, Wawelberg, Liceum Samochodowe, szkoły techniczno - zawodowe, licea ogólnokształcące, oraz młodzież robotniczą. Rozporządzamy więc członkami, posiadającymi dość duże wykształcenie w dziedzinie znajomości budowy i obsługi samochodów. Do „Sekcji Młodych" jest wstęp wolny dla każdego, ale pod warunkiem, że będzie brał czynny udział w pracy i rozwoju sekcji dla dobra całego kraju. Chcemy pokazać, że przy Automobilklubie Polskim istnieje sekcja, która postawiła sobie za cel: propagowanie i szerzenie hasła motoryzacji kraju, gdyż ten problem w obecnych warunkach jest jednym z bardzo poważnych czynników decydujących nietylko rozwoju potęgi gospodarczej i znaczenia Państwa, ale o obronności jego granic, obronności przed zakusami imperializmu — wroga pokoju.

R. Pacocha

Junacy SP piszą

Uczymy się aby pracować dla motoryzacji Polski Ludowej

Stu młodych zapaleńców motoryzacji opuściło w styczniu tego roku mury Ośrodka Motorowego w Kielcach i ruszyło z zapałem do pracy. I stu pięciu nowych zwolenników motoryzacji stanęło w tych samych murach 15 marca br., by zdobyć wiedzę i fach. Dziś stoją wszyscy w zwartym szeregu i z uwagą słuchają treści dziennego rozkazu Ośrodka. Teraz można dobrze przyjrzeć się wesołym i uśmiechniętym twarzom junaków. Widać wyraźnie, że każdy z nich przyszedł z chęcią i każdego pali ciekawość poznania dalszych części samochodu. Lecz oto stan skupionej uwagi. D-ca plutonu, stary wiarus z brygady „SP", melduje instruktorowi stan plutonu: są wszyscy, nikogo nie brakuje — nikt się nie spóźnił, każdy z nas docenia drogocenny czas i stara się go wykorzystać. Wszyscy są już na sali — cisza, z naprężoną uwagą i iskrzącą w oczach ciekawością słuchają pilnie słów instruktora. Co słowo to ciekawsze, każda następna część samochodu zdaje się być bardziej interesującą. Instruktor skończył temat, prosi o pytania i w tejże chwili las rąk podniósł się w górę. Niewiadomo kto pierwszy, wszyscy chcą pytać, bo każdego z nas ogarnia ten sam zapał, ciekawość i chęć — każdy z nas pragnąłby w jednej chwili dosiąść „stalowego rumaka". W jednych rzędach siedzą junacy z usmolonymi twarzami samodzielnie już pracujący, obok uczni średnich szkół. Obecnie mają oni razem wspólny cel—zdobyć fach. Ani plamy brudu na twarzy, ani czarne, noszące ślady pracy ubrania nie zdołają zasłonić kryjącego się zapału w młodych duszach robotników i chłopów.

Każdy z nas docenia trud i koszt, jakie państwo polskie wkłada w dzieło rozwoju młodzieży polskiej. Dlatego też, gdy osiągniemy fach swoi twórczym czynem, z tym samym zapałem oddamy dług ojczyźnie.

Zajęcia skończone — szkoda — tak szybko minął czas. Sala opróżnia się, gaśnie światło naszego reflektora. Mrok wkrada się w kąty pustych sal, drzemiących ławek, stołów i modeli, zapada głęboka, niczem nie zmącona cisza nocna. Do jutra tylko, — bo żar ciekawości pali młode serca a sen nocny mąci warkot silnika — a jaki to silnik? ilo cylindrowy? Męczą nas senne myśli, ale taki sen to przyjemny, bo warczy silnik — warczy aż do jutra, jutro zaś dowiemy się od instruktora jaki to silnik. A więc do jutra, do następnego numeru, drodzy koledzy z hufców motorowych „SP".

Lewandowski Stanisław, junak
Kielce.

SPORT MOTOROWY U NASZYCH PRZYJACIÓŁ

RAID MAŁOLITRAŻOWYCH SAMOCHODÓW MOSKWICZ

Próbą wytrzymałości małolitrażowych samochodów Moskwicz był raid na dystansie 6.400 km.

Początkowo uczestnicy jechali trasą według ustalonego planu, przebywając 5.700 km. Ostatni etap prowadził z miasta Dzaudżikau na Kaukazie przez tzw. **„Wojenny gruziński trakt"**. Jest to bardzo wąska i kręta droga, wykuta w skałach. Niestety, ze względu na olbrzymie śnieżne opady w górach i niebezpieczeństwo lawin trasa musiała być zmieniona i prowadziła przez Grozny, Machacz-Kała, Derbent do Baku.

Jednak i na tej trasie uczestnicy raidu napotykali na olbrzymie trudności, spowodowane dużymi wzniesieniami i wylewami górskich rzek. Były momenty, że samochody musiały jechać przez tak głęboką wodę, że zalewała ona wnętrze maszyn.

29 maja o godz. 12-ej na placu w Baku odbyło się uroczyste powitanie zawodników, którzy przebyli 6.400 km.

Pokonanie tak długiej i ciężkiej trasy przez radzieckich kierowców na samochodach produkcji radzieckiej, jest dowodem tak wysokiej jakości maszyn, jak i olbrzymiej wytrzymałości i odporności kierowców.

Po takiej próbie małolitrażowe samochody Moskwicz, śmiało mogą być oddane w ręce przyszłych użytkowników z gwarancją, że na równych drogach bez zarzutu wypełnią powierzone im zadania.

elk.

CROSS MOTOCYKLOWY W TULE

W Tule na trasie 40 km odbył się bieg terenowy. Trasa była górzysta, poprzecinana licznymi rowami. Motocykliści przebyć musieli rzekę i jechać wąskimi ścieżkami i polami.

Jako pierwszy przybył na metę **Markow** na maszynie IZ 350 ccm w czasie 57 minut 0,4 sekundy.

W kategorii motocykli do 125 ccm na tej samej trasie zwyciężył **Zwonarjew** w czasie 1 godz. 7 min. 47,7 sek.

W Związku Radzieckim najczęstszym rodzajem imprez motocyklowych są biegi na przełaj.

Maszyna i zawodnik, aby dojechać do mety, muszą wykazać najwyższą sprawność, co pociąga za sobą stałą troskę o motocykl i jego konserwację, jak również dbałość o swoją kondycję.

Jednocześnie podczas wyścigu terenowego maszyna jest eksploatowana w najcięższych warunkach, wtedy dopiero może wykazać swą pełną sprawność i swoje zalety.

elk.

W mieście **Sumy na Ukrainie** odbył się wyścig uliczny na dystansie 54 km z okazji 30-lecia Komsomołu Ukrainy.

Najlepszy czas uzyskał **Moroz** z Automobilklubu na maszynie IZ 350 cm.

W Kazaniu nad Wołgą odbył się motocyklowy bieg terenowy na trasie 48 km, w program którego było włączone strzelanie i rzut granatem.

Zwyciężył w grupie męskiej **Zakirow** na maszynie IZ 350 cm w czasie 53 min. 47 sek.

W grupie żeńskiej pierwszą była **Salachowa** (Dynamo) w kategorii 125 cm na trasie 36 km w czasie 58 min. 38 sek.

Godnym podkreślenia jest fakt, ze w imprezach motocyklowych w Związku Radzieckim biorą liczny udział kobiety, które uzyskują niegorsze wyniki, niż ich koledzy.

W polskim sporcie motorowym nie notujemy, niestety, udziału kobiet.

Oczekujemy, że śladami zawodniczek w Związku Radzieckim pójdą polskie entuzjastki sportu motorowego i za pewien czas nasi motocykliści będą musieli się liczyć z konkurencją płci pięknej.

elk.

SPORT



II. Eliminacja do mistrzostw wyścigowych

Termin II eliminacji wyznaczony początkowo na 6.VI. 1949 został w ostatnich dniach maja przesunięty na 29.VI.49. Impreza organizowana przez KS-Lechia, odbyła się w Poznaniu w ubiegłą niedzielę. W upalny i słoneczny dzień wielotysięczne tłumy widzów, wzdłuż całej trasy miały możność podziwiania czołowych zawodników polskich, biorących udział w eliminacjach mistrzowskich.

Nowa, po raz pierwszy użyta, trasa liczyła w obwodzie około 2.100 m. Bardzo liczne zakręty i krótkie proste, wymagały dużego opanowania maszyny, tak na skutek konieczności jak najkrótszego hamowania jak i najlepszego przyspieszenia. Technika jazdy na wirażach odegrała tu znaczną rolę. Z wielką przyjemnością mogliśmy stwierdzić, iż poziom jeździecki jak i stan maszyn poprawił się znacznie. Co raz mniej motorów odpoda na skutek defektów, co raz mniej zawodników pada ofiarą takich braków, jak niedbałe zabezpieczenie trasy lub nieuprzątnięty piach z nawierzchni ulic, w szczególności z zakrętów. Publiczność poznańska zachowywała się karnie, nie zwężając szerokości jezdni. Niemniej jednak zajmowała miejsca na przeciw prostych przechodzących w zakręt, narażając niepotrzebnie siebie i zawodników.

Przechodząc do omówienia poszczególnych biegów, rozpoczniemy od kategorii z wózkami. Startowały trzy maszyny, ukończyły dwie. Rozgrywka emocjonująca ze względu na akrobatyczną jazdę po zakrętach zespołu, jaki tworzy wózkarz i kierowca. Bieg wygrał Wyporek na NSU, Ogniwo — PKM. W klasie do 130 cm, na starcie brak było Henneków, co w pewnym stopniu osłabiło konkurencję. Od drugiego okrążenia prowadzenie obejmuje Puzio na DKW ze Skra — Okęcie i wygrywa z nadwyżką około 3/4 okrążenia. Następuje bieg maszyn wyścigowych 350 cm. W dość dużej grupie startują rasowe Nortony, NSU i Triumphy. W pierwszym okrążeniu na czoło wysuwa się St. Brun na Nortonie z Ogniwo-PKM i nie zagrożony przez nikogo kończy piętnaście okrążeń jako pierwszy. Za Brunem toczy się zażarta walka o 2 miejsce, które uzyskuje po 5-ciu okrążeniach R. Morawski na Triumph, ze Skra-Okęcie, ale wycofuje się w 9-ym okrążeniu na skutek defektu tylnej gumy. Upał i duże ilości hamowania doprowadziły do niespotykanej ilości defektów gum, które dotknęły: Wyporka, Morawskiego, Markowskiego i Wikaryjczyka. W kategorii maszyn 250 cm od startu prowadzi Wł. Markowski na NSU ze Skra-Okęcie zyskując z miejsca olbrzymią przewagę nad Milewskim. Niestety w czwartym okrążeniu, wskutek pęknięcia gumy tylnej wycofuje się.

Po dalszych okrążeniach na skutek zerwania łańcucha odpada Milewski i zwycięzcą zostaje pięknie jadący Wodnicki z Krakowa na NSU.

W biegu maszyn wyścigowych 500 cm spotkały się Nortony, Triumphy i NSU. Od drugiego okrążenia prowadzi Mieloch, za nim Dąbrowski i Żymirski. Kolejność ta pozostaje niezmieniona do mety. Brawurowo jadący Markowski na Triumph T-100 ze Skra — Okęcie, miał znów pecha, tym razem — świeca. Zamiana jej (strata 3 minut) kosztowała go utratę cennych punktów i pierwszego lub drugiego miejsca. Triumph Żymirskiego na nowych tłokach zatarł się dwukrotnie uniemożliwiając maksymalne wykorzystanie maszyny.

W kategorii sportowej 350 i 500 startującej razem, prowadzenie obejmuje od początku Makowski na BMW z ZZK — Poznań i prowadzi niezagrożony do mety. Za nim, nadspodziewanie dobrze jadący, Cieszkowski na BMW ze Skra-Okęcie wywalcza sobie z czwartego — trzecie a wreszcie i drugie miejsce.

Najszybsze okrążenie zrobił J. Mieloch KS Gwardia na Norton 500. Ogólnie biorąc, należy uznać imprezę za udaną z następującymi zastrzeżeniami i uwagami, które sądzimy, iż będą w przyszłości uwzględniane.

A więc:

1. Definitywne ustalenie terminu komisji technicznej i odbioru maszyn, który nie powinien odbywać się wcześniej niż 2 godziny przed startem.
2. Odpowiednie zabezpieczenie trasy workami z piaskiem lub prasowanymi wiórami.
3. Zakaz i uniemożliwienie publiczności zajmowania miejsc na prostych przechodzących w zakręty i na zakrętach w sposób uniemożliwiający widoczność.
4. Dokładne zamiecenie nawierzchni ulic z piachu.
5. Urządzenie parku maszyn strzeżonego nie przez wolno zwisające liny, lecz przez M. O. lub funkcjonariuszy klubu—organizatora, w sposób umożliwiający zawodnikowi bezpieczne pozostawienie motoru w parku.
6. Stosowanie oprócz nagród pieniężnych, nagród nawet najmniejszych, lecz pamiątkowych.

WYNIKI TECHNICZNE.

wózki — 1. Wyporek PKM — Ogniwo NSU — 600,
2. Czerniak, Lechia Victoria — 350,
130 cm — 1. Puzio — Okęcie — Skra— DKW 125,
2. Stefański — Lechia, DKW 125.
250 cm — 1. Wodnicki — Gwardia, NSU 250,
2. Hołubowicz — Opole, Rudge 250.
350 cm — 1. Brun St. — PKM - Ogniwo, Norton 350,
2. Antoniewicz — Unia, Norton 350.
500 cm — 1. Mieloch — Gwardia, Norton 500,
2. Dąbrowski — PKM Ogniwo, Norton 500.

ROMA.



Jerzy Dąbrowski PKM-Warszawa, pomimo udziału nowych maszyn wyścigowych w tegorocznych eliminacjach, jest nadal jednym z najpoważniejszych kandydatów do tytułu mistrzowskiego. Obok dwaj rywale w kategorii maszyn do 125 ccm: Stefański Ignacy — Lechia Poznań (z lewej) i Szczurowski Tadeusz — Gwardia Bydgoszcz (z prawej), którzy staczają rok rocznie walkę z rodzinną reprezentacją Henków — Pogoń Katowice.

VII. Raid Świętokrzyski

Ciężka próba maszyn

VII Eliminacyjny Raid Świętokrzyski zgromadził na starcie 114 maszyn ze wszystkich niemal dzielnic Polski.

Wśród zawodników ujrzeć można było elitę kierowców motocyklowych, zaszczytnie znanych z zawodów krajowych i zagranicznych jak: A. Żymirski, Rusiniak, Gargul, Brun, Jankowski, Potajałło i inni.

Trasa Raidu długości 277 km. prowadziła przez wyboiste drogi kieleczczyzny, 30% trasy to zaś ciężki rozmokły teren, dziesiątkujący zawodników.

Raid był ciężki i stawiał duże wymogi nietylko kierowcom, ale przede wszystkim maszynom. W tych więc warunkach na mecie zameldowało się 65 zawodników w czasie regulaminowym. Po odbyciu próby sprawności „Monte - Carlo", zawodnicy sklasyfikowani zostali następująco:

Kat. 5 do 130 cm³

I miejsce Gierąszkiewicz J. — K. M. Sosnowiec na D.K.W.

II miejsce Puzio — K.S. Skra — Okęcie Warszawa na D. K. W.

III miejsce Kwieciński — A.Z.S. Gliwice na S.H.L.

Kat. A — do 250 cm³

I miejsce Waśkiewicz F. — Polonia Warszawa na N.S.U.

II miejsce Chmielarz T. — J.K.S. Jędrzejów na D.K.W.

III miejsce Puchalski F. — Broń Radom na „Zündapp".

Kat. B — do 350 cm³

I miejsce Kupczyk — K.S. Skra — Okęcie Warszawa na „Triumph",

II miejsce Jędrzejowski—K.K.C.M. Kraków na „B.M.W.",

III miejsce Hołdawski — K.S. Ostrów Wlkp. na N.S.U.

Kat. C/D — ponad 350 cm³

I miejsce Gargul K. — Z.K.S. „Polonia" Bytom na B.M.W.

II miejsce Rusiniak S. — K.S. Skra — Warszawa na „Triumph"

III miejsce Tomiczek R. — B.K.M. Bielsko na B.M.W.

Kat. F/G motocykle z przyczepami:

I miejsce Kamiński — P.K.M. Warszawa na „Harley".

II miejsce Łodziński Z. — K.K.C.M. Kraków na „B.M.W.".

III miejsce Grudziński C. — K.K.M. Kielce na „Harley".

Organizacja techniczna raidu, poza drobnymi niedociągnięciami stanęła na wysokości zadania.



Takie emocjonujące momenty dla zawodnika i widza, zdarzają się na wyścigach terenowych.

Jest to jednak lepszą próbą maszyny i jeźdźca niż męczące kilkusetkilometrowe raidy.

A. Z.

Rozpoczynamy motocrossy

FIM (dawniej FICM) USTALIŁ NOWY REGULAMIN MOTOCROSSÓW

W związku ze zbliżającym się wyścigiem terenowym, organizatorem którego będzie PKM, należy przypomnieć ostatnio uchwalone nowe punkty regulaminu FIM dla motocrossów. Okrążenie musi mieć minimalną długość 1500 m, a maksymalną może mieć do 5 km. Szekorokość minimalna trasy przy biegu maszyn bez wózka 2 m, podczas biegu z wózkami 4 m. Okrążenie musi być oznaczone wyraźnie, słupkami, chorągiewkami lub olinowaniem. W miejscu startu na płaskim terenie szerokość musi wynosić 10 m. Wszystkie motocykle winny być zaopatrzone w nośny starter. Nie ustalono definitywnie czy motocykle mają mieć błotniki, czy też nie. W dalszych postanowieniach czytamy: do zawodów mogą być dopuszczone tylko motocykle solo do 500 ccm, a z wózkami do 1000 ccm.

Do międzynarodowych motocrossów uznano za paliwo wyłącznie benzynę rynkową tzn. z pompy. Do motocrossów krajowych wolno użyć mieszanki 50% benzolu z benzyną. Inne paliwa, jak też i motocykle ze sztucznym podawaniem mieszanki (sprężarki i pompy) nie są dopuszczone. Jeżeli chodzi o zmiany w regulaminie dawnym, to należy podać punkty następujące:

Zawodnicy mogą być dopuszczeni do startu tylko wtedy, jeżeli będą posiadali ubrania chroniące od zranienia przy upadku. Sart odbywać się ma z uruchomionymi silnikami na 2 minuty przed startem.

Samo wystartowanie będzie zasygnalizowane podniesieniem z dołu do góry chorągwi koloru pomarańczowego. Zatrzymanie natychmiastowe kolorem czerwonym, a meta — szachownicą czerwono-czarną.

Używanie lamp sygnałowych na starcie nie było zalecone, ze względu na możliwość kierunku startu pod słońce, które uniemożliwia śledzenie zapalania się świateł i odróżniania koloru.

Stosunek ilości jeźdźców do kilometra podniesiono z 8 : 1 na 10 : 1. Jeżeli zawodników w danej klasie jest więcej, musi się dzielić ch na grupy. Trening winien się odbywać w dniu wyścigu, ze względu na możliwość dużych zmian trasy.

AZ

POLSKIE BARWY
zwyciężają w Bukareszcie
Żymirski przywozi kolekcję pucharów

Wyjazd naszych motocyklistów do Rumunii przyniósł w rezultacie jeszcze jeden sukces przedstawicieli tej gałęzi sportu. Należy podkreślić, iż nasz stosunkowo młody sport motorowy zaczyna wkraczać na coraz poważniejsze tory i poziomem swym dorównywać innym krajom

Konkurencja z jaką spotkali się Polacy w Bukareszcie była stosunkowo silna i wystarczy powiedzieć, że umiejętność jazdy i przygotowanie maszyn były tam do tego stopnia wyrównane, iż od startu przez 3/4 wyścigu nie istniała tzw. czołówka, a wszyscy zawodnicy jechali prawie razem.

Sytuacja w kategorii sportowej 500 i 750 nie różniła się bardzo od tego co widujemy u nas. Mianowicie od startu prowadzenie objął zawodnik węgierski Pohony Nandor na BMW i zuzyskaną już w paru okrążeniach przewagą około 1.000 metrów nad pozostałymi, prowadził do końca 30-go okrążenia, uzyskując wynik 56'01"15 na 81 km (30×2.700 m).

O drugie miejsce toczyła się zacięta walka między Brunem Stanisławem na Triumph-Tiger a Rumunem Spiciu Jon na BMW. Zawodnicy ci zmieniali kilkakrotnie kolejność, mając równie szybkie maszyny jak i świetnie opanowaną techniką jazdy.

Okrążenie mające 2.700 m posiadało aż 9 zakrętów, co wymagało niezwykłej precyzji w hamowaniu i przyśpieszaniu. Tego zabrakło Rumunowi Spiciu, który na 22-gm okrążeniu, będąc już około 80 m za Brunem, przechodzi zakręt na dużej szybkości, całkowicie po zewnętrznej i tam kończy wyścig.

Poza tymi zawodnikami tj. Węgrem Puhonym i walczącym Brunem ze Spiciu, reszta uczestników w liczbie 8 jechała bardzo równo w zwartej grupie. Wszyscy na motorach BMW przygotowanych tak dobrze, iż powstające między nimi minimalne różnice wynikały jedynie z różnej techniki jazdy.

W kategorii wyścigowej o Grand Prix Rumunii na starcie stanęło 6 Nortonów, 2 BMW, 1 Jap, 1 Velocett i 2 Triumph. Od startu prowadzenie objął Węgier Szabo Laszlo na Norton 500. Po czterech okrążeniach o drugie miejsce walczą zaciekle Żymirski na Triumph — Grand Prix i Węgier Szalkay Bela na Velocette. Szybki Triumph Żymirskiego i wspaniała technika jazdy Węgra na zakrętach, dają w rezultacie stale zmieniającą się kolejność tych zawodników przez około 6 okrążeń. W jedenastym okrążeniu Żymirski menażerowany przez Bruna zaczyna znacznie zwiększać szybkość i zostawia Węgra daleko za sobą.

Na 13-tym okrążeniu prowadzący Węgier Szabo Laszlo staje by zmienić świecę. Traci przy tym około 1,5 minuty czasu. Od tej chwili zaczyna się walka z Żymirskim, który prowadzi. Węgier posiadając wspaniale przygotowanego Nortona zyskuje na każdym okrążeniu po parę sekund w stosunku do czasów Żymirskiego.



Triumfator wyścigu o wielką nagrodę Rumunii Andrzej Żymirski po dekorowaniu go wieńcem zwycięskim na ulicach Bukaresztu.

Ten ostatni stale zwiększa swą szybkość, aż w 38-ym okrążeniu ustanawia najszybsze okrążenie wyścigu w czasie 1'39"28. Czterdzieste okrążenie kończy Żymirski, zdobywając Grand Prix Rumunii w czasie 1 godz. 10'19"87 przed Węgrem Szabo Laszlo w czasie 1 godz. 10'27"55. Na szóstym miejscu kończy wyścig Dąbrowski Jerzy, który na skutek źle ustawionego gaźnika tracił bardzo dużo na wyjściach z zakrętów.

Roma



I takie bywają wypadki w czasie wyścigu ulicznego.

MIGAWKI.

KIELECKA «RZEŹNIA« MASZYN

Trasa tegorocznego raidu świętokrzyskiego obliczona była prawdopodobnie na „wykończenie" maszyn. Na stokilkadziesiąt startujących przybyło na metę w możliwym stanie zaledwie kilkanaście maszyn. Reszta bądź rozsypała się w drodze, bądź dociągnęła na stadion w Kielcach w parę godzin po rozpoczęciu próby zręczności. Niektóre motocykle wnoszono na metę na rękach a zawodników na noszach.

Uszkodzenie maszyny nie ominęło również Żymirskiego. Na 50 km przed Kielcami wycofał się na skutek defektu iskrownika i wytopienia tłoka (!).

O zwycięstwie zadecydowała nie jazda okrężna lub forma w jakiej zawodnicy dojechali do mety, ale ułamki sekund na próbie zręczności. Okazało się, że kilkugodzinna, wyczerpująca jazda po kieleckich wertepach mało wpływała na ostateczną klasyfikację.

Rusiniak (Skra — Okęcie) przybył pierwszy na stadion w znakomitej formie na długo przed zjawieniem się komisji sędziowskiej.

Niestety — na próbie zręczności gorszy był o sekundy.

Organizacja raidu była dość słaba. Start odbył się z niewielkim opóźnieniem. Trasa znakowana była barćzo chaotycznie. — Brak było znaków ostrzewaczych w miejscach grożących niebezpieczeństwem.

Doprowadziło to do kilku wypadków. Zawodnik Żeleński z KKCM potłukł się dotkliwie na serpentynach pod Chęcinami. Pomocy udzielił mu dopiero Potajałło ze Skry-Okęcie, który swym postępowaniem dowiódł, że nie tylko potrafi doskonale jeździć, ale jest jednocześnie prawdziwym sportowcem.

Próba zręczności na boisku w Kielcach rozpoczęła się z winy organizatorów z przeszło godzinnym opóźnieniem. Publiczność obserwująca ostatni wysiłek zawodników — bardzo nieliczna.

Huta „Ludwików" z Kielc wystawiła do raidu cztery nowoczesne SHL-ki z teleskopowym resorowaniem, przygotowane przez Jankowskiego.

Na jednej z nich startował dyr. Miller z Huty „Ludwików".

Ciężka trasa raidu dowiodła, że najlepszym sprawdzianem wartości motocyklu jest impreza sportowa i że ewentualne usterki „wyłażą" nie na hali fabrycznej, ale dopiero w terenie.

Wszystkie SHL trzymały się nieźle. Należałoby jedynie pomyśleć o wzmocnieniu tylnego resorowania.

Jol.

Sport motorowy w ZSRR
czynnikiem wzmacniającym gospodarkę narodową i obronność kraju

Przemysł samochodowy i motocyklowy ZSRR wszedł na nowy etap rozwoju. Przemysł samochodowy produkuje sprzęt potrzebny tak dla gospodarki narodowej, jak i dla szerokich rzesz ludzi pracy. Wiele tysięcy obywateli stało się posiadaczami motocykli krajowych marek. Produkcja samochodów i motocykli stwarza perspektywy najszerszego zastosowania ich we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej i życia społecznego obywateli radzieckich.

Do opanowania techniki samochodowej i motocyklowej dążą miliony ludzi pracy niezależnie od ich zawodu i specjalności. Partia i Rząd stwarzają coraz to lepsze warunki w kierunku zainteresowania młodzieży techniką motorową.

Szybki wzrost przemysłu samochodowego i motocyklowego spowodował, że zadanie szkolenia nowych kadr młodzieży stało się w ZSRR zagadnieniem ogólnopaństwowym.

W pracy tej olbrzymią rolę odgrywa sport motorowy. Podczas gdy sport samochodowy znajduje się dopiero w początkowym stadium swego rozwoju, to sport motocyklowy puścił już głęboko korzenie w masach młodzieży.

SIŁA SPORTU W JEGO MASOWOŚCI.

Sport motorowy rozwijając się równolegle do przemysłu motorowego ma wielki wpływ na szybki rozwój techniki motocyklowej. Wychowawcze cele i zadania sportu motorowego i jego rozwój są związane ściśle z zadaniami szybszego doskonalenia.

Sport motorowy rozwija w wysokim stopniu psychikę i wolę sportowców. Proces ten dokonuje się w tak szybkim czasie, że osiągnięty poziom doskonałości techniki motorowej i szybkości istniejących maszyn nie wystarczają. W sporcie ostro ujawniają się wszystkie konstrukcyjne zalety i wady maszyn. Wyniki sportowe stają się warunkiem do posuwania naprzód konstruktorskiej myśli całego procesu przemysłowo - produkcyjnego.

Wyścigi motorowe na szosach oraz w terenie ujawniają trwałość i maksymalną szybkość maszyn i wpływają na ich dalsze doskonalenie. Sport motorowy jest doskonałym środkiem wychowania w błyskawicznej reakcji, wytrzymałości, panowania nad sobą oraz wielkiej przytomności umysłu. Praktyka mówi nam, że cechy te uwypuklają się szczególnie w ciężkich warunkach drogowych.

Nagromadzone w radzieckim sporcie motorowym doświadczenia wykazują, że wyniki sportowe zawodnika są w prostej zależności od stopnia jego kondycji. Kto zrozumiał tę niezaprzeczalną prawdę, ten w wyścigach terenowych nigdy nie będzie ostatni. Wysoka klasa zawodnika w sporcie motorowym jest rezultatem wielkiej pracy i potężnej siły woli. Radziecki sport motorowy zna wielu zawodników w wieku 45 — 50 lat, którzy z powodzeniem startują w różnych imprezach.

Zastosowanie w sporcie motorowym zagranicznych marek stawało się dużym hamulcem w jego rozwoju i odrywało sport od krajowej bazy technicznej. Przy takiej praktyce osiągnięcia sportowe nie służyły celom rozwojowym własnego przemysłu. W początkach 1948 roku sport motorowy został całkowicie przestawiony na państwową bazę techniczną. Należyte podejście do tego problemu spowodowało ostry przełom w rozwoju sportu motorowego. Połączenie interesów sportu i przemysłu motorowego w jedną nierozerwalną całość już w pierwszym okresie dało znaczne rezultaty.

Duża ilość przeprowadzonych zawodów na maszynach własnej produkcji wykazała przewagę techniki radzieckiej. Konstruktorska myśl wzbogacona długoletnią praktyką czołowych zawodników i mechaników przyczyniła się do wyprodukowania nowych modeli motocykli w bardzo krótkim okresie czasu.

Mistrzostwa ZSRR we wrześniu 1948 roku poglądowo potwierdziły głęboką myśl przeprowadzonej zasadniczej odbudowy w sporcie motorowym.

Należy podkreślić wysoką wartość motocykli moskiewskiej fabryki M-1-A i M-1-E, na których tak w szosowych jak i w terenowych wyścigach osiągnięto bardzo dobre rezultaty. Specjalnie wysokie wyniki uzyskał na motocyklu M1A mistrz ZSRR Nowikow ze „Związków Zawodowych", który wykorzystał swoje długoletnie doświadczenie w samodzielnym przygotowaniu motocykli do zawodów. Swoimi wynikami przewyższył on wszystkie teoretyczne obliczenia i wskaźniki szybkości w tej kategorii.

Jego czas zanotowany w tabeli rekordów ZSRR na dystansie 300 km w wyścigu szosowym wynosi 3 godziny 7 minut 49,9 sek., to jest przeciętna 95,835 km/godz.

W kategorii 350 cm w wyścigu szosowym lepsze rezultaty uzyskane są na motocyklach specjalnej konstrukcji fabryki im. Gorkiego marki M35 (główny konstrutor Gudkin). Pierwsze 5 miejsc w mistrzostwach ZSRR na dystansie 200 km zdobyte było na tych motocyklach. Przewaga w szybkości ich nad maszynami IZ350 była oczywista. Natomiast motocykl IZ350 sportowy w zupełności potwierdził swoje walory w wyścigu na przełaj. Średnia szybkość zwycięzcy biegu terenowego Karniejewa (Dynamo) wynosiła ponad 50 km/godz. W kategorii 750 km dobre rezultaty osiągnięto na motocyklach specjalnej konstrukcji Irbickiej fabryki model M-75.

Wyniki mistrzostw ZSRR w 1948 roku przeprowadzone wyłącznie na motocyklach produkcji krajowej wykazały:

1) aktywny udział w rozwoju sportu motorowego fabryk motocyklowych i Ministerstwa Samochodowego i Traktorowego przemysłu ZSRR.

2) Wysoką jakość radzieckiego motocyklu i przewagę własnej produkcji nad zagraniczną.

3) Wysokie fizyczne i moralne walory radzieckich motocyklistów.

4) Znaczny wzrost techniki jazdy, który pozwolił wyłonić dużą ilość młodych rokujących nadzieję motocyklistów.

W tabelach rekordów ZSRR z liczby wielokrotnych rekordzistów tytuły mistrzowskie zatrzymali: Gringaud, Karniejew, Kułakow, Ozolina. Doszli do nich nowi zwycięzcy: Karol, Istomin, Sidorow, Dejcz, Wartanjan, Morozowa, Kuźmina, Michejewa, z których Karol (Dynamo) stał się niezwyciężonym mistrzem wyścigów terenowych.

Sport samochodowy znacznie różni się od motocyklowego. Jego warunki rozwojowe są także różne.

1) W związku z produkcją nowych typów ciężarowych i osobowych samochodów przeprowadzane są zawody automobilowe na maszynach tych typów w celu ujawnienia ich zalet i wad. Zawody przeprowadzane są w tych warunkach i na takim terenie, na jakim dany model ma być eksploatowany. Wyniki zawodów stają się wskazówką dla dalszej ulepszonej produkcji przemysłu samochodowego.

2) Stale wzrastająca ilość prywatnych posiadaczy samochodów przyczynia się do umasowienia turystyki. Dotyczy to przeważnie małolitrażowych maszyn obliczonych na niewysoką szybkość.

Nagromadzone doświadczenia rozwiązują doskonale postawione przed sportem motorowym zadania; uaktywnienia fizycznej kultury radzieckiej, umacniając tym gospodarkę narodową i obronność kraju.

elk.

Czy wiecie co to jest TAMS?

Wielką manifestacją współpracy i wspólnoty dążeń pokojowych Czechosłowacji, Węgier oraz Polski będzie TAMS — Tatrzański Automobilowy i Motocyklowy Raid Pokoju, organizowany przez Słowacki Automobilklub. Trasa długości około 900 km przebiegać będzie przez ziemie słowackie, węgierskie i polskie. Start i meta w Starym Smokowcu (Wysokie Tatry). Zespół naszych motocyklistów zgłoszony do TAMS: Brun Stanisław na Triumph 350, Dąbrowski Jerzy na Triumph-Tiger oraz Żymirski Andrzej również na Triumph-Tiger. Projektuje się zgłoszenie drugiego zespołu zawodników motocyklowych z okręgu śląsko-dąbrowskiego.

ŻUŻLOWY NAJAZD SZWEDÓW
(nasze wrażenia)

W obozie polskim

Pierwszy obóz treningowy naszych żużlowców w Lublinie trwał prawie dwa tygodnie. Czy spełnił swoje zadanie? Codzienne jazdy na własnych maszynach oraz Martin-Japach, a wreszcie obecność (przez krótki czas) trenera Franta Seberki (patrz ZK Nr 8), miały dać naszym młodym zawodnikom możność „rozkręcenia się" i zasób nowych doświadczeń przed oczekującym ich sezonem sportowym. Z kolei następuje w pierwszych dniach czerwca, bezpośrednio przed meczem żużlowym Szwecja — Polska, drugi obóz już w Warszawie na stadionie „Skry". Tutaj jednak odczuło się już znacznie poważniej brak trenera, czy stałej pomocy technicznej nad Martin-Japami, a nawet sprężystego kierownictwa „obozu eliminacyjnego". Możemy śmiało stwierdzić, że więcej znacznie spodziewali się od PZM-u, patronującemu żużlowcom, uzyskać ułatwień ci wszyscy, którzy wezwani z różnych stron kraju zaniedbali swą pracę zawodową dla wzięcia udziału w obozie i międzypaństwowym meczu. Również amatorstwo tych ludzi, jak i poświęcenie się tej dziedzinie sportu, nie może chyba być powodem do wydzierania przez nich ostatniej pary długich butów motocyklowych, lub skórzanych spodni. **Nie mówiąc już o konieczności ubezpieczeniu od wypadku startujących zawodników.** Do tej litanii zażaleń skierowanej pod adresem PZM musimy dodać jeszcze sprawę złego przygotowania toru na naszym reprezentacyjnym stadionie żużlowym. Otóż przygotowanie toru nie polega na nerwowej pracy w przeddzień zawodów, (nawiasem mówiąc na skutek energicznej reklamacji kierownictwa szwedzkiej ekipy). Nasza bieżnia żużlowa powinna być całkowicie wykończona jeszcze przed rozpoczęciem obozu eliminacyjnego! Dlaczego nasi zawodnicy mają ćwiczyć na złym i zrytym torze? Skutki tego, to nie odbycie racjonalnego treningu przez polską reprezentację żużlową ze względu na konieczność stałego żonglowania maszyną zamiast polepszania samego stylu jazdy. Przy dobrej nawierzchni napewno jeden z najzdolniejszych żużlowców polskich Marian Nowacki (klasyfikowany jako pierwszy po Smoczyku) nie znalazłby się w szpitalu na dwa dni przed międzynarodowym meczem. **Skończmy wreszcie z przygotowywaniem wszystkiego na ostatnią chwilę — skutki bowiem nie dają długo na siebie czekać.** (Np.: budowanie parkanu wokół stadionu „Skry" na parę dni przed imprezą dało w rezultacie szereg luk, przez które „publiczność" gęsto przenikała, a słabsze punkty płotu nawet obalała). Wreszcie na dwa dni meczem uczestnicy obozu po raz pierwszy(!!) dosiadają nowosprowadzone Exelsior-Japy, aby przed Komisją Sportową PZM zademonstrować swe umiejętności. Tor oczywiście kurzy straszliwie, maszyny skaczą niemiłosiernie po dziurach, a zebrani dyskutują nad „formą poszczególnych zawodników. W rezultacie wyznaczeni zostali do meczu Szwecja — Polska: Tadeusz Kołeczek, Stefan Maciejewski, Ludwik Draga, Józef Olejniczak, Jan Siekalski, Alfred Smoczyk, Jan Krakowiak i Eugeniusz Zenderowski.



Dwaj rywale, obaj małego wzrostu: Fritz Lövqvist i Ludwik Draga.



Stefan Maciejewski na nowym Excelsior - Japie w czasie brania zakrętu.

Poznajemy przeciwnika

W przeddzień przyjazdu szwedzkiej drużyny wsiadamy wraz z delegacją Polskiego Związku Motocyklowego do pociągu Warszawa — Odra Port. Pragniemy pierwsi powitać ich na naszej ziemi.

Wreszcie przybywa prom, a z wagonów wysiadają szwedzcy zawodnicy. Towarzyszą im: sekretarz generalny, Sveriges Motor-federation" H. Kallenberg; kierownik zespołu Uno Duzäll, oraz dwóch mechaników.

Najbogatszą karierę sportową posiada wśród obecnych Thord Larssen, kapitan drużyny. Jest jednym z najstarszych zawodników szwedzkich (35 lat), wysoki, waży jednak zaledwie 70 kg.

W ojczyźnie swej nazwany został „królem lodu", gdyż w wyścigach motocyklowych na lodzie jest bezkonkurencyjny. Obecnie zajmuje po swym rodaku Olle Nygren pierwsze miejsce w czołówce żużlowców. Najstarszym i najniższym z zawodników okazał się Fritz Lövqvist (37 lat). Widocznie — jak się później okazało — jego wzrost pomaga mu tak nieprawdopodobnie nisko składać maszynę na zakręcie. Prasa szwedzka nazwała go „fenomenala Lövqvist". Ostatnio uzyskał on najlepszy czas w eliminacjach żużlowych do mistrzostw Szwecji. Lövqvist jeździ na żużlu 13 lat! Trzeci z kolei zawodnik szwedzki Helge Brinkeback jest znanym w swoim kraju raidowcem. Jego specjalnością są biegi terenowe (motocrossy). Na żużlu jeździ dopiero jeden rok, lecz widać z tytułów szwedzkich pism, że cieszy się już sławą dobrego zawodnika. Największą jednak popularność zyskał sobie były jeździec w „beczce śmierci" o średnicy 10 m. Jest nim wysoki i zawsze uśmiechnięty Stig Pramberg, najmłodszy członek drużyny. On wraz z Thord Larssonem reprezentowali ostatnio Szwecję na zawodach żużlowych w Anglii. Piątym z zawodników będzie niski Rune Larsson, uczeń byłego mistrza żużlowego Szwecji Franssona, bardzo dobrze zapowiadający się chociaż młody jeszcze zawodnik. Bertil Andersson, nazwany dla swej wąskiej talii „człowiekiem — osą", jest dobrym raidowcem, oraz jednym z najlepszych szosowców. W imprezach tych startuje na Arielu. A wreszcie Sven Lindholm i Gunnar Hellqvist to doświadczeni żużlowcy, nie startujący w innych kategoriach maszyn.



Uwaga upadek! Szwedzki zawodnik przestał panować nad maszyną.

Przed spotkaniem

Po przyjeździe do Warszawy w sobotę rano i po ponownym uroczystym powitaniu z kwiatami, tym razem przez Zarząd Główny PZM i GUKF, goście szwedzcy odtransportowani zostali do „Bristolu", a maszyny na stadion „Skry". Dopiero po południu przybyli na ul. Wawelską, aby zapoznać się z torem i przygotować maszyny. Już wtedy kilka próbnych okrążeń wykonanych przez jeźdźców szwedzkich utwierdziło nas w przekonaniu, że mamy do czynienia z żużlowcami o bardzo wysokiej klasie. Swobodne władanie maszyną, nawet w najtrudniejszych momentach, maksymalne i celowe wykorzystanie mocy silnika — oto pierwsze uwagi z sobotniej próbnej jazdy naszych gości.

Oby nauka nie poszła w las

Niedzielne spotkanie żużlowców Szwecji i Polski nie mogło niestety wszystkich zadowolić. Po pierwsze przegraliśmy i to dosyć wysoko. A więc porażka. Po drugie nie przeżywaliśmy takiej emocji jaka możliwa jest jedynie przy nawiązaniu bezpośredniej walki między przeciwnikami. Ale... Oglądaliśmy zato po raz pierwszy w Polsce jazdą na żużlu tak wysokiej klasy i doskonałych Szwedów. Przy nich nasi chłopcy uzyskali odrazu o wiele lepsze — w porównaniu z zeszłorocznymi — wyniki. A baczna obserwacja dwóch stylów jazdy zademonstrowana przez Szwedów, pozwoli naszym napewno na lepsze opanowanie techniki żużlowej. (Styl australijski: zawodnik siedzi b. nisko, na zakręcie pochyla bardzo całą maszynę, lewą nogę ma zgiętą do tyłu. Styl angielski: zawodnik jedzie bardziej „stojąco", maszynę przełamuje na zakręcie: tylne koło bokiem zakreśla znacznie większy łuk, lewa noga wysunięta do przodu asekuruje jeźdźca). Osiem maszyn żużlowych Szwedów, to wcale nie były ostatniej nowości egzemplarze: 4 Martin-Japy i 4 Erskine-Japy. Mimo tego szybkość jaką uzyskiwali była zawsze większa od naszych nowych Exelsior-Japów. Odegrało tu rolę bezwątpienia lepsze przygotowanie maszyny, ale znacznie więcej miała do powiedzenia sama technika jazdy — władanie maszyną, sposób jej wykorzystania. Na linii startu nie zawsze pierwsi „wyskakiwali" do przodu Szwedzi. Mimo tego w większości wypadków już po 50 metrach prostej, jako pierwsi wchodzili w pierwszy zakręt. I to decydowało. Następnie dwóch prowadzących Szwedów tworzyło nie do przebycie zaporę, wyrzucającą, na usiłującego ich atakować przeciwnika, fontanny żużlu. Jednakże sami oni, jadąc na prostej równolegle, wchodzili w zakręt na zmianę, ścinając krzywiznę toru i nie obsypując się bynajmniej żużlem. Przy przechodzeniu przez zakręt, a następnie przy wychodzeniu z zakrętu maszyny szwedzkie były o wiele szybsze. Tylko to było powodem, że nasi chłopcy na nowych Excelsiorach nie mogli na prostej dojść przeciwnika. Koleiny i brózdy powstałe po pierwszych okrążeniach nie sprawiały szwedzkim zawodnikom większych trudności. Gorzej było z naszymi, dla których nierówności toru były niekiedy nawet przyczyną znacznej utraty szybkości. Tak więc przekonaliśmy się, że nie „wyskoki" z linii startu (przyczyna naszych częstych upadków), a wejście w pierwszy zakręt decydują o prowadzeniu biegu. Natomiast atakowanie przeciwnika i ewentualne minięcie go jest niemożliwe „na trzeciego" przy braniu zakrętów, a tego niepotrzebnie próbowali dokazać nasi jeźdźcy.

Stefan L. Strzałkowski



W parku maszyn Helge Brinkeback spokojnie oczekuje na wyjazd na linię startu.

Migawki:

Czterech Szwedów przybyło bez waliz. Konieczny do zawodów ekwipunek wypożyczyli im gospodarze toru, gościnnie ustosunkowani żużliści Skry-Okęcia. Szwedzi odwzajemnili się jak mogli; obdarowali gospodarzy swymi znaczkami klubowymi, które na giełdzie motocyklowej przedstawiają dużą wartość. Nie starczyło tylko dla Morawskiego, który był niepocieszony i na propozycje przysłania ze Szwecji, machnął ręką i oświadczył — zabawnie kalecząc język niemiecki, że woli 10% w ręku, niż 100% pewności na przyszłość.

* * *

Zawodnicy nasi szli na defiladzie ze spuszczonymi głowami. Szwedzi — uśmiechnięci — obdarowali trybuny kwiatami, zyskując sobie ogólną sympatię wszystkich kobiet na stadionie.



Za chwilę start! Czterej zawodnicy w pełnym napięcia oczekiwaniu na zielony sygnał świetlny.



Alfred Smoczyk wykazał swój wysoki styl jazdy zwłaszcza na zakrętach.

* * *

Po pierwszym biegu nasi mechanicy nauczyli się podkładania cegieł pod maszynę przed zapaleniem.

Po drugim biegu speaker wspomina przez megafon o nauce i nadziei — Smoczyku.

Po piątym biegu trybuny milczą.

Przy ósmym biegu słychać gwizdy.

W następnych biegach publiczność ożywia się tylko wtedy, gdy startuje Smoczyk.

WYŚCIGOWA DKW 350ss
z pompą podawczą
mylnie zwaną kompresorem,
sprzedam natychmiast.
JERZY MIELOCH
Poznań, Białagóra

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89400, wewn. 172. Administracja Warszawa Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Nr. Nr. zam. 1010. — B-79190.